

PLAN PAYSAGE

séminaire itinérant
d'exploration
des paysages produits
par les plans nationaux
d'aménagement du territoire

Chercheurs de paysage

Alexandre Callens, architecte, doctorant (AUSser-IPRAUS)
Denis Delbaere, paysagiste (LaCTH)
Véronique Hattet, cartographe (AUSser-IPRAUS)
Geoffroy Mathieu, photographe
Frédéric Pousin, architecte (AUSser-IPRAUS)

Invités

Jean Bonnier, agronome
René Borruet, historien, INAMA
Jean Écochard, architecte-urbaniste

session 5 / OREAM Marseille

Relire le Plan de l'aire métropolitaine de Marseille au fil du GR 2013

QU'EST-CE-QUE PLAN PAYSAGE ?

L'aménagement planiste du territoire conduit par l'Etat de 1950 à 1975 a suscité de nombreux plans et schémas directeurs, qui ont guidé et/ou inspiré le développement des métropoles françaises, et dont l'héritage demeure peu analysé. Pourtant, un demi-siècle après l'élaboration de ces stratégies ambitieuses, des bilans critiques pourraient en être aisément dressés. **PLAN PAYSAGE** engage une réflexion large sur l'efficacité des plans à partir de l'exploration concrète des espaces effectivement produits ou induits par le planisme. Le temps long joue ici un rôle aussi important que l'espace de la grande échelle, et épouse ainsi les formes du paysage que nous partageons, à la fois produit et contre-point des politiques d'aménagement du territoire.

Le planisme a recouvert des réalités différentes dans les pays qui l'ont mis en œuvre du fait de réalités culturelles et politiques spécifiques. Il s'agira aussi d'établir un dialogue entre diverses manifestations du planisme afin de faire ressortir leurs convergences et leurs divergences. La comparaison apportera une diversification des corpus appréhendés et un enrichissement des problématiques à construire. A travers son programme de travail **PLAN PAYSAGE** explore les relations entre la planification du territoire et la construction des paysages dans des termes renouvelés et à travers la diversité des échelles spatiales et des disciplines engagées (géographie, urbanisme, art urbain, aménagement, urbanisme planificateur et urbanisme de projet...).

PLAN PAYSAGE est donc :

- **un groupement de recherche** (GDR) en cours de constitution, dédié au planisme, à l'aménagement du territoire et au temps long du projet de paysage.
- **un séminaire itinérant** et ouvert à la dimension internationale. Le territoire national en France a connu une dizaine de grands plans d'aménagement du territoire, menés pour l'essentiel par les OREAM et les Missions interministérielles chargées de grands travaux d'aménagement régionaux. L'ambition de **PLAN PAYSAGE** est d'organiser pour chacun de ces plans une série de journées d'étude composées de :
 - séquences d'**exploration collective de terrains** représentatifs de la mise en œuvre du plan : des itinéraires variés sont proposés aux participants, afin de multiplier les explorations et de rendre compte ensuite du paysage lu à travers le Plan.
 - moments d'**étude du Plan et de son histoire**, dressant un état des lieux et faisant appel à des contributeurs, chercheurs et collectivités, capables de documenter l'histoire du Plan et de sa mise en œuvre.
 - temps de **conférence**, destinée à ouvrir la réflexion à l'international par l'exemple de planifications réalisées en différents points du globe.

Les manifestations de **PLAN PAYSAGE** sont ouvertes aux doctorants inscrits et aux étudiants de Master susceptibles de s'engager dans une thèse en relation avec les problématiques liées au planisme, à ses méthodes, à son actualité, à son évolution dans le contexte de la mondialisation.



DÉROULEMENT DE LA SESSION

9 janvier : EXPLORATION
exploration in-situ et
mise en forme des parcours réalisés

10 janvier : SÉMINAIRE

11h00 - 11h15 : accueil et introduction du séminaire
Frédéric Pousin¹ et Denis Delbaere²

11h15 - 12h15 : Conférence
Histoire du SDAAMM de l'OREAM,
des prémisses aux retombées dans la planification
urbaine de l'agglomération Marseillaise
René Borruey³
Discussion

14h -15h30 : Table ronde
La dimension paysagère du SDAAMM avec Jean Eco-
chard⁴ et Jean Bonnier⁵
Discussion

15h45-17h15 : Lecture paysagère
Les espaces périurbains du schéma de l'OREAM, pré-
sentation des protocoles d'exploration et récits des
itinéraires réalisés le 9 janvier 2018
Alexandre Callens⁶, Denis Delbaere, Frédéric Pousin,
Véronique Hattet⁷. Avec la participation de Geoffroy
Mathieu⁸.

17h15 - 17h30 : Discussion et clôture du séminaire

1 - Architecte, directeur de recherche au CNRS, UMR AUSser - laboratoire de recherche IPRAUS

2 - Paysagiste, professeur à l'école nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, laboratoire de recherche LACTH

3 - Architecte et docteur en histoire urbaine, directeur du laboratoire INAMA de l'ENSA de Marseille.

4 - Architecte-Urbaniste, ancien membre de l'OREAM de Marseille et ancien directeur de l'EPAREB (établissement public d'aménagement des Rives de l'Etang de Berre)

5 - Ancien membre de la Direction Départementale de l'Agriculture. Il a travaillé avec l'OREAM sur le paysage, les espaces naturels et agricoles

6 - Architecte, doctorant, laboratoire de recherche IPRAUS

7 - Cartographe, laboratoire de recherche IPRAUS

8- Photographe <http://www.geoffroymathieu.com/>

De la dimension environnementale et paysagère à la «trame verte» et au «plan de paysage» : quelques questionnements autour du schéma de l'OREAM marseillais de 1969

Alexandre Callens

Lors de la préparation du séminaire itinérant Plan-Paysage n°5, nous avons cherché à comprendre la spécificité du schéma de l'OREAM Marseille (SDAAMM). L'équipe organisatrice¹ a mobilisé pour cela différentes sources autour de ce document de planification. Nous avons constaté la présence de préoccupations autour de l'environnement et du paysage dans le projet métropolitain dont nous avons essayé de comprendre les suites. L'investigation et les observations faites sont relatées dans cette introduction afin d'explicitier les questionnements qui ont traversé ces deux jours de séminaire et qui ont présidé aux choix des invités et à la définition d'un protocole d'arpentage.

Le schéma de l'OREAM Marseillais et la dimension environnementale et paysagère

Un projet partagé à l'échelle métropolitaine

Le SDAAMM est réalisé dans le cadre politique des «métropoles d'équilibre» porté par l'état dès 1965. Il a construit, selon les chercheurs travaillant sur la planification du territoire marseillais, un projet à «la bonne échelle» pour faire face au développement urbain important. Autour d'une vision d'ensemble dépassant les périmètres administratifs et politiques existants, ce schéma appelle une gouvernance commune (Borruet 2012) dans un contexte politique fragmenté toujours d'actualité (Douay 2009; Douay 2013). Pour cela, un travail pluridisciplinaire a été mené par l'OREAM, avec une équipe permanente regroupant des professionnels issus des champs de l'économie, de la géographie, de l'architecture, de la sociologie, de l'urbanisme, de l'ingénierie,...

Un schéma intégrant les problématiques environnementales et paysagères

Pour définir le projet d'aménagement métropolitain, un bilan de l'occupation de l'espace et la définition des besoins futurs sont réalisés de manière assez canonique dans le SDAAMM. Ils sont structurés par fonctions à savoir l'agriculture, l'urbanisation, les activités, les zones de loisirs (OREAM Provence côte d'Azur 1970, p. 44-60).

Quatre exemples de schémas pour la métropole de Marseille en découlent, mais il y a peu de différences entre eux par rapport à d'autres SDAAM, comme celui de Lyon-Saint-Etienne basé sur trois scénarios contrastés. Les variantes se limitent ici à des ajustements quantitatifs de développement des polarités urbaines en fonction des possibilités offertes par chacune (Ibid., p. 105-116), en se basant sur un même projet métropolitain dont nous retenons à la lecture du schéma deux aspects structurants:

- Le premier repose sur un développement Est-Ouest (Ibid., p. 87). Il se fonde notamment sur l'intégration de la zone industrialo-portuaire de Fos et sur le développement de la ville nouvelle de l'Étang de Berre. Cette dernière est conçue de manière originale par sa caractéristique multipolaire au centre de la métropole, et non par une urbanisation satellitaire autour d'une ville principale, comme cela est généralement le cas à l'exemple des villes nouvelles autour de Paris ou de Lyon

Des infrastructures de transport routier et de transports en commun sont prévues pour desservir l'ensemble du territoire. Ce principe général semble expliciter, assembler et justifier les aménagements et

1 composée de Alexandre Callens, Denis Delbaere, Véronique Hattet et Frédéric Pousin

équipements en cours. En effet, les projets de liaisons autoroutières Est-Ouest et le début des acquisitions foncières pour la ville nouvelle semblent avoir débuté avant le schéma de l'OREAM. Cela paraît confirmé à travers la carte du «futur engagé» dans le SDAAMM (Ibid., p. 74-75) et une vérification sur les vues aériennes anciennes de la période de construction des infrastructures.

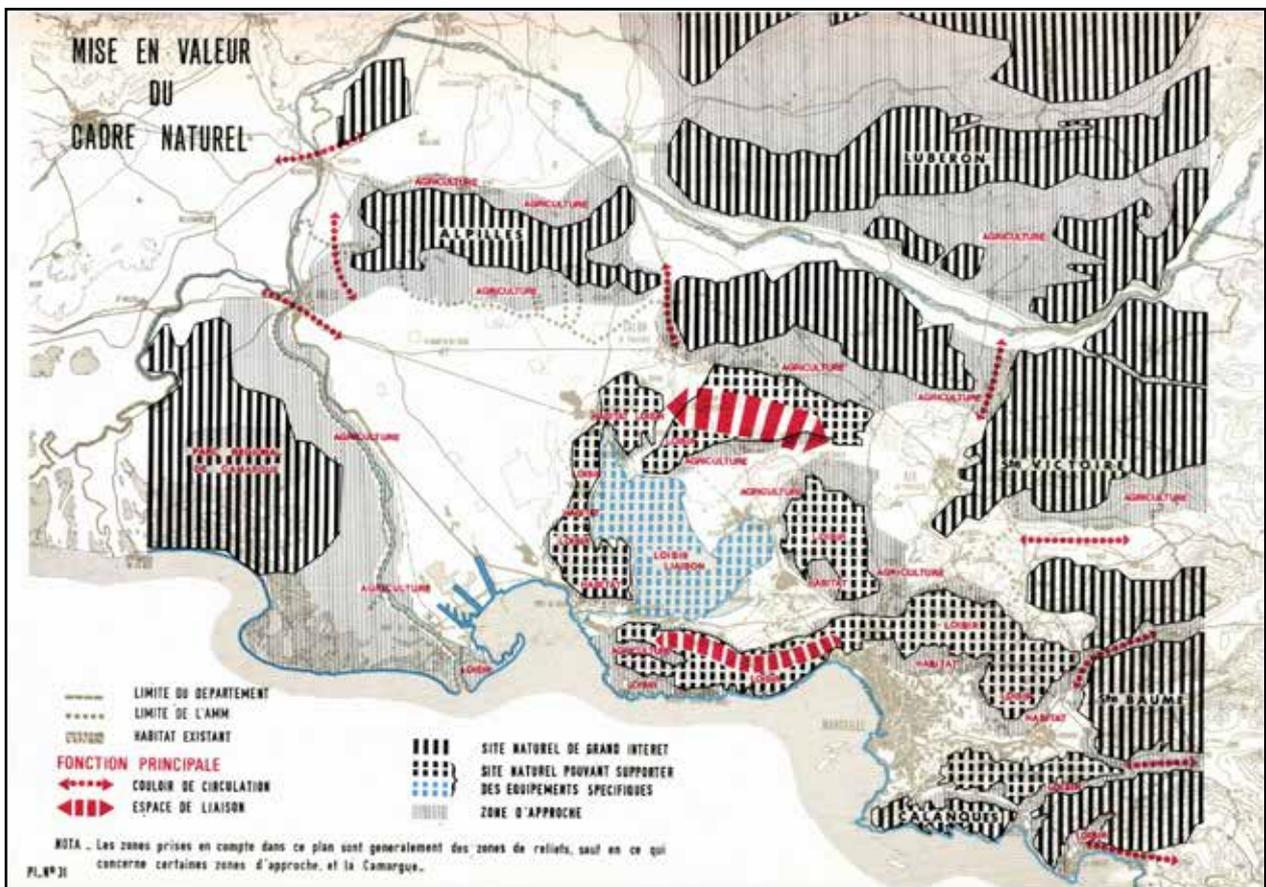
- Le deuxième aspect structurant du schéma concerne la préservation des espaces naturels, situés par ailleurs sur des reliefs difficilement urbanisables (Ibid., p. 87-89). Une lecture géographique et topographique du territoire est réalisée pour définir ces espaces (Ibid., p. 65-72) avec des zones de transition à travailler (Ibid., p. 76; 94-95). Les conflits que les transformations en cours peuvent générer sur les différentes formes d'occupation du sol existante (pérennité de l'activité agricole face au développement de l'habitat ou de sites d'emplois par exemple) sont repérés sur une carte (Ibid., p. 86). Il est également fait mention des dégradations du paysage, de la pollution et des impacts écologiques sur les peuplements naturels dus au développement territorial (Ibid., p. 90-92).

Au-delà de l'équipement et de l'aménagement du territoire marseillais, nous remarquons à travers cette lecture du SDAAMM une réflexion paysagère et environnementale au sein du projet métropolitain que nous décidons d'approfondir lors du séminaire.

Un document de planification à replacer au sein de processus opérationnels

Le SDAAMM produit une vision qui n'a pas vocation à être réalisée de manière exacte. Les rédacteurs conçoivent ce document pour guider les processus d'aménagements à venir. Ainsi, la transmission et la concertation autour de ces partis pris sont essentielles. Il est ainsi précisé que ce schéma fera l'objet d'expositions cantonales, de réunions-débats et d'articles de presse pour sensibilisation de l'opinion publique et des acteurs locaux (Ibid., p. 16). Par ailleurs, faisant suite à un livre blanc, le SDAAMM permet de préparer le VIème plan de l'État, mais il ne saurait se suffire à lui-même, car de nombreuses incertitudes existent, notamment sur le développement métropolitain à moyen et long terme. Ce schéma a par conséquent, tel que précisé dans le SDAAMM, une partie évolutive construite au fur et à mesure, notamment avec les

Carte de la mise en valeur du cadre naturel (source: SDAAMM)



travaux de la commission locale des programmes de modernisation et d'équipements (PME) et avec la publication de dossiers relatifs aux secteurs les plus importants de l'aménagement (Ibid., p. 19).

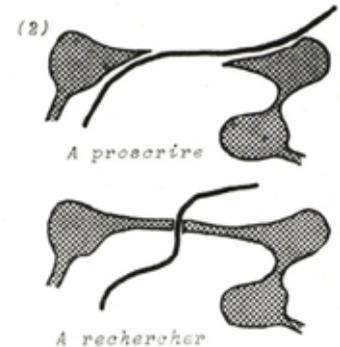
Les rapports du préfet de la région PACA et l'émergence des «trames vertes» et du «plan de paysage»

Pour mieux appréhender la dimension environnementale et paysagère du SDAAMM, nous avons recherché des documents sur cette thématique qui témoigneraient d'études plus approfondies et des déclinaisons opérationnelles envisagées. Nous nous sommes concentrés plus particulièrement sur quatre rapports du préfet de la région Provence Côte d'Azur intitulés «nature, site et paysage», «air», «eau», et «urbanisme» et leur synthèse ² (Région Provence Côte d'Azur, Berquin et Bonnier 1971; Région Provence Côte d'Azur et al. 1971; Région Provence Côte d'Azur et Perrin 1971; Région Provence Côte d'Azur et Perrot 1971; Région Provence Côte d'Azur 1971).

Ces documents sont présentés de manière didactique, avec plusieurs niveaux de lecture. En effet, des phrases clefs sont mises en page dans une marge à gauche pour une lecture rapide et des représentations graphiques appuient le texte. Le public visé est vraisemblablement large, car il est possible de retirer des informations quelques soient le temps à disposition ou les connaissances sur les sujets traités. Ces rapports sont par ailleurs issus d'échanges par groupes de travail avec une diversité d'acteurs agissant sur le territoire pour l'environnement, l'aménagement urbain, le paysage, l'exploitation des ressources naturelles, l'agriculture,... Ils sont associés à différents domaines d'expertises et d'ingénieries. On retrouve par conséquent une traduction de l'approche interdisciplinaire, une forme de concertation et une déclinaison voire une évolutivité sous-jacente du SDAAMM par des études complémentaires dont parlait l'équipe de l'OREAM.

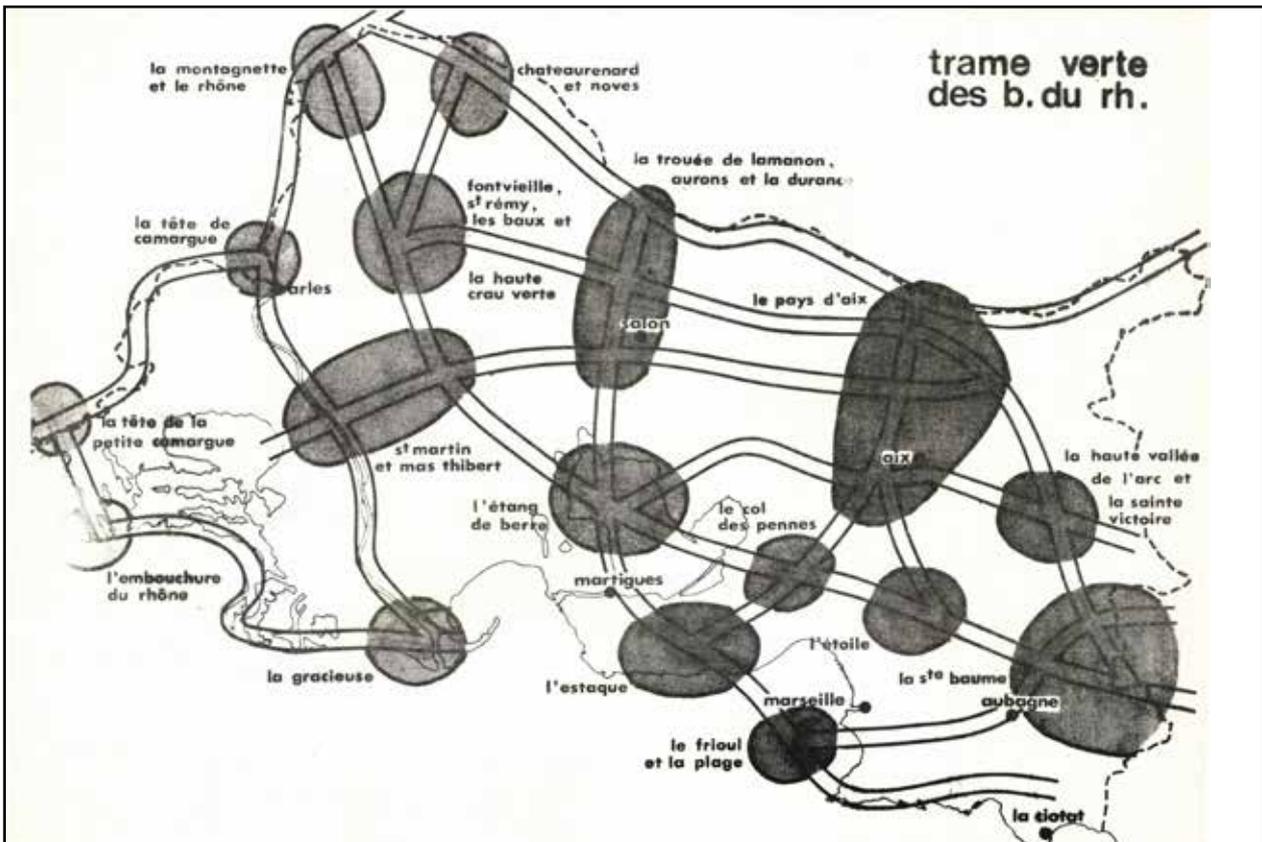
Principe de la trame verte
(source: Région Provence Côte d'Azur, Berquin et Bonnier 1971)

(1) Routes, conduites enterrées, lignes électriques, canaux.



2 Ces documents datant de 1971 sont présents dans les archives de la DREAL PACA

Schéma des trames vertes (source: Région Provence Côte d'Azur, Berquin et Bonnier 1971)



**Le rapport «nature, site et paysage»,
le principe de la «trame verte» et le plan de paysage**

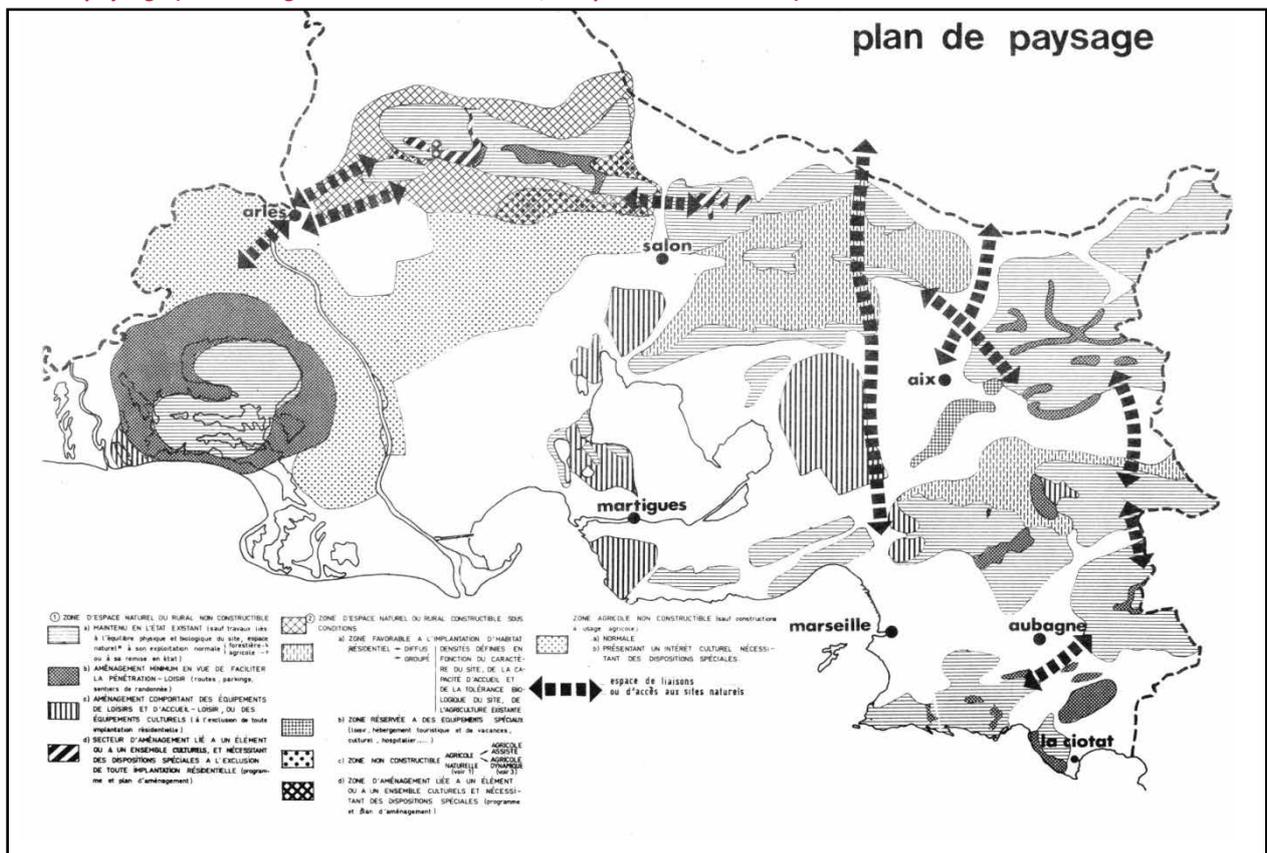
Le rapport «nature, site et paysage» concerne très précisément les thématiques environnementales et paysagères qui nous intéressent. Rédigé par Jean Bonnier (agronome) et André Berquin (architecte) nous avons été marqués par les thèmes abordés et la manière de les appréhender qui sont toujours d'actualité.

Une partie introductive est consacrée au «concept d'espace naturel». Le paysage est envisagé comme étant associé aux actions de l'homme sur le milieu et à la perception qu'on a de celles-ci. La notion d'écologie est préférée à celle d'environnement suggérant l'inclusion de l'humain dans le fonctionnement biologique de la terre. Une réflexion sur le rapport société-nature est posée.

Après les parties «diagnostics» et la «définition d'objectifs», celle consacrée aux «propositions» se base sur des «trames vertes» associées à la fois aux besoins de loisirs et aux déplacements de la faune. Ce développement est relativement ambigu et imprécis étant donné le caractère sommaire du principe de noyau agricole ou forestier et de liaisons vertes face aux transformations à venir du territoire. Il est précisé que l'urbanisation et les infrastructures peuvent nuire à cette trame sauf si des mesures particulières sont prises. Concernant l'urbanisation, aucun détail n'est présent dans ce document nous laissant supposer un renvoi à la manière de traiter les «zones de transition» et les «zones de conflits» identifiées dans le SDAAMM. Concernant les infrastructures, des croquis accompagnés de quelques mots évoquent l'importance de laisser un espace non construit suffisant le long de celles-ci et de s'assurer qu'elles ne soient pas à l'origine d'une fragmentation importante de l'espace. Dans tous les cas, il est rappelé à plusieurs reprises que les espaces non-bâtis ne doivent pas être dissociés de l'espace urbain et que ces deux types d'espaces sont à travailler ensemble.

Des outils d'actions possibles pour agir sur la trame verte, répartis dans les parties consacrées aux «propositions» et dans celles de «l'analyse critique des moyens», nous permettent de mieux cerner comment les principes exposés de manière lacunaire peuvent se concrétiser. Une première piste est développée autour des aspects réglementaires, en proposant de combiner les réglementations issues du code rural et du

Plan de paysage (source: Région Provence Côte d'Azur, Berquin et Bonnier 1971)



code de l'urbanisme. Une deuxième piste concerne le foncier public ou parapublic à constituer. Une carte des espaces agricoles et forestiers repère parmi eux des zones préférentielles d'acquisition. Une troisième piste consiste à développer des aménagements, liés à des activités et des fonctionnalités spécifiques aux espaces non-bâti et/ou aux zones de contact avec les espaces bâtis (irrigation, équipements pour le loisir et le tourisme, couloirs contre les incendies,...). Pour mettre en place de tels projets, il est fait mention d'incitations à travers des subventions. Dans tous les cas, il s'agit de garder un sol producteur et non un sol support, renvoyant à la pérennisation des pratiques agricoles et forestières. Certains espaces deviennent toutefois peu productifs dans le contexte économique de l'époque, d'où la proposition de les aménager en profitant de financements venant de la population urbaine pour permettre de nouveaux usages (tourisme par exemple...). La question de la gestion de ces espaces, potentiellement coûteuse, est également introduite.

Face à la complexité des problématiques qui se posent et des outils d'actions, la construction d'une politique commune du paysage est envisagée (Région Provence Côte d'Azur, Berquin et Bonnier 1971, p. 4-4). En écho à cette idée, on trouve en annexe des extraits d'un plan de paysage (Ibid., p. Annexe n°3). Il n'est toutefois pas précisé la manière avec laquelle ce document est réalisé, par qui, et pour quelle utilisation dans le développement de projets locaux. Par d'autres sources, nous savons que Jacques Sgard a travaillé avec l'OREAM marseillais pour produire un plan de paysage (Vigny 1995, p. 174-175) et que d'autres paysagistes, comme George Demouchy ont également travaillé sur cette métropole. Des architectes ont vraisemblablement été des contributeurs importants sur cette question au sein de l'équipe de l'OREAM tels qu'André Berquin et Jean Ecochard³. Ce dernier est le fils de Michel Ecochard et on identifie une filiation dans cette sensibilité au paysage (Ghorayeb 2018) et le recours à des paysagistes (Estienne 2011). Il a en effet employé lorsqu'il était au Maroc les premiers paysagistes diplômés en France, dont Jean Challet et Pierre Mas, et il était également en contact avec Jacques Sgard. Concernant les études, l'utilisation et l'apport des plans de paysages, nous savons peu de choses. Jacques Sgard nous a précisé qu'ils ont été réalisés avec André Berquin, mais qu'il n'a jamais rencontré d'acteurs des collectivités territoriales locales⁴.

Dans le rapport «nature, site et paysage», la «trame verte» et le «plan de paysage» sont en cours de définition. La trame verte apparaît comme un principe permettant de développer la dimension environnementale et paysagère du SDAAMM et le plan de paysage semble se rapporter à un moyen de mise en œuvre. De nombreuses questions restent cependant en suspens autour de leur place concrète dans la planification métropolitaine et les processus de transformation du territoire.

Les rapports «air», «eau», et «urbanisme»

Les 3 autres rapports du préfet de la région PACA abordent des thématiques différentes. On y retrouve toutefois les thématiques environnementales et paysagères ainsi que le développement ponctuel du principe de «trame verte» énoncé directement ou indirectement, esquissant des fragments de réponses complémentaires sur la conception de ces notions dans les suites du SDAAMM.

Le rapport sur «l'air» concerne la pollution atmosphérique et, parmi les actions pour lutter contre celle-ci, figure le développement d'arboretums et d'espaces verts.

Celui sur l'eau insiste sur la nécessité de mettre en place des actions face aux problèmes de santé publique lors de la consommation de produits venant de la mer d'une part et d'autre part lors de la baignade, c'est-à-dire dans l'utilisation des espaces de loisirs, de tourisme et de détente qui participent au paysage de la métropole. Une réflexion est également amorcée sur la qualité des nappes pour le captage d'eau potable et la création d'un Secrétariat Permanent pour les pollutions industrielles (SPPPI).

Enfin, le rapport sur l'urbanisme développe différents aspects spécifiques à l'espace bâti concernant le climat, le bruit et le paysage urbain. La mauvaise qualité de ce dernier est constatée, car il y a du quantitatif dans le développement de la métropole, mais pas de qualitatif. La préoccupation à travailler sur les espaces

³ Jean Ecochard a continué sa carrière à l'EPA (établissement public d'aménagement) de l'Etang de Berre

⁴ Les informations concernant Jacques Sgard et son travail avec l'OREAM marseillais sont issues d'une interview de Jacques Sgard par Alexandre Callens le 4 décembre 2017 à Marly-le-Roi

de transition est affirmée afin de relier les espaces urbains avec les espaces naturels et de développer l'esthétique de la ville. Les propositions d'actions concernent les espaces libres et les trames vertes des quartiers périphériques, en ciblant notamment les grands ensembles sur lesquels des expérimentations et des études sont à mener. Il est également souligné l'importance de lancer des concours architecturaux et urbains mettant en avant la qualité des espaces libres, particulièrement pour la ville nouvelle de l'Etang de Berre. Enfin, le vécu des habitants est une autre piste de réflexion proposée à travers la participation, en référence à celle réalisée à Amsterdam.

Un conférencier et deux témoins pour donner un éclairage sur le SDAAMM et ses suites

Fidèles au format du séminaire «Plan-Paysage», nous avons tout d'abord proposé à un conférencier, René Borruey, qu'il nous livre sa vision sur la place du schéma de l'OREAM dans l'histoire de la planification régionale marseillaise. Ensuite, nous avons souhaité convier Jean Ecochard comme témoin des travaux menés par l'OREAM et de l'intérêt porté à la dimension environnementale et paysagère. Lors d'un échange téléphonique, il nous a précisé que celle-ci a été étudiée avec la DDA (Direction Départementale de l'Agriculture) et notamment l'agronome Jean Bonnier qu'il nous a vivement conseillé d'inviter par rapport à nos questionnements. Le travail sur l'agriculture dont nous n'avions pas pris la mesure de son importance complète notre lecture du SDAAMM. Les interventions orales qui ont eu lieu lors du séminaire sont retranscrites dans la première partie de ce rapport.

Un protocole d'arpentage pour interroger «in-situ» le schéma et ses effets

Le séminaire «Plan-Paysage» c'est aussi un arpentage «in-situ» d'une journée. Un protocole d'exploration a pour objectif de saisir - bien que de manière lacunaire - le territoire et les effets de la stratégie du SDAAMM. Nous avons choisi de parcourir un tronçon du GR2013, étant donné qu'il a été réalisé pour donner à voir la diversité des espaces de la métropole contemporaine. Il a par ailleurs été conçu par des artistes, des architectes et des urbanistes avec une préoccupation pour le paysage «ordinaire». Ces deux

Le GR 2013 (source: <https://www.tourisme-marseille.com/fiche/gr-2013-marseille/>)



aspects entrent en écho avec l'échelle et une des thématiques du SDAAMM.

L'itinéraire choisi se situe au centre des sentiers du GR2013 et au centre du SDAAMM. Il va d'Aix-en-Provence à Marignane et il traverse des espaces urbains, des sites naturels et agricoles et des espaces de transition entre le «bâti» et le «non-bâti». Il traverse le plateau de l'Arbois qui avait vocation, dans le SDAAMM, à accueillir des activités de loisir. Deux groupes associant les organisateurs du séminaire et le photographe Geoffroy Mathieu impliqués dans le GR2013 partiront depuis la gare d'Aix-TGV. Chacun des arpenteurs part avec une ou plusieurs manières - voire hypothèses - pour interroger ce qu'on peut lire et ce qui s'incarne ou non du SDAAMM à travers cette expérience du GR2013 ⁵. La fin de ce rapport présente le récit et les questionnements de ces explorations associés à quelques échanges avec les témoins.

5 Parmi ces hypothèses de départ, discutées rapidement lors de la préparation du séminaire, se trouvent:

- le GR2013 comme une actualisation - par rapport à la démarche paysagère du SDAAMM - de la manière de voir le territoire métropolitain, d'aborder les problématiques d'articulations entre le «bâti» et le «non-bâti» et de proposer des modes d'actions possibles
- le GR2013 et le SDAAMM ayant un même lieu de la centralité, se déclinant dans des figures à décrypter
- Le GR2013 comme une concrétisation de la trame verte du SDAAMM...

Bibliographie

Borruéy René, 2012, « Histoire de l'avenir métropolitain de Marseille », Auditorium du Hall Castel, Marseille.

Douay Nicolas, 2013, Aix-Marseille-Provence : accouchement d'une métropole dans la douleur, <https://www.metropolitiques.eu/Aix-Marseille-Provence.html> , 18 décembre 2013, consulté le 23 mai 2019.

Douay Nicolas, 2009, « L'émergence des politiques métropolitaines marseillaises : entre conflits et apprentissages », *Cybergeo : European Journal of Geography*, 25 mai 2009.

Estienne Isabelle, 2011, « L'aménagement comme stratégie professionnelle. L'exemple de cinq paysagistes formés à la section du paysage et de l'art des jardins de Versailles en 1946-1948 », *Projets de paysage*, 19 juillet 2011.

Ghorayeb Marlène, 2018, « Transferts, hybridations et renouvellements des savoirs. Parcours urbanistique et architectural de Michel Écochard de 1932 à 1974 », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère*, 10 septembre 2018, no 2.

OREAM Provence côte d'Azur, 1970, Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Marseillaise, DREAL PACA, OREAM Provence Côte d'Azur.

Région Provence Côte d'Azur, 1971, Rapport de synthèse, DREAL PACA, Région Provence Côte d'Azur.

Région Provence Côte d'Azur, Berquin André et Bonnier Jean, 1971, Nature, Site, Paysage, DREAL PACA, Région Provence Côte d'Azur.

Région Provence Côte d'Azur, Giblin, Fanton Françoise et Racine, 1971, Urbanisme, DREAL PACA, Région Provence Côte d'Azur.

Région Provence Côte d'Azur et Perrin René, 1971, Air, DREAL PACA, Région Provence Côte d'Azur.

Région Provence Côte d'Azur et Perrot Jacques-Michel, 1971, Eau, DREAL PACA, Région Provence Côte d'Azur.

Vigny Annette, 1995, Jacques Sgard : Paysagiste et urbaniste, Liège, Mardaga, 216 p.

Histoire du SDAAMM de l'OREAM, des prémisses aux retombées dans la planification urbaine de l'agglomération marseillaise¹

René Borruey

J'éprouve une certaine frustration à l'égard de ce sujet de recherche qu'est l'OREAM. Cela fait longtemps que je souhaite en faire une histoire beaucoup plus précise que ce qu'on en sait aujourd'hui. Car je pense effectivement qu'on n'en sait pas grand-chose, tout comme l'histoire des territoires contemporains dans l'indispensable dimension monographique dont tous ont grand besoin.

Je ne vais donc pas pouvoir vous faire l'histoire de l'OREAM, sinon de manière très partielle, mais situer le schéma de l'OREAM dans une sorte d'« histoire de l'avenir métropolitain de Marseille ». Ce sera l'esquisse d'un profil car je suis loin de tout savoir, une tentative de fresque sur un siècle.

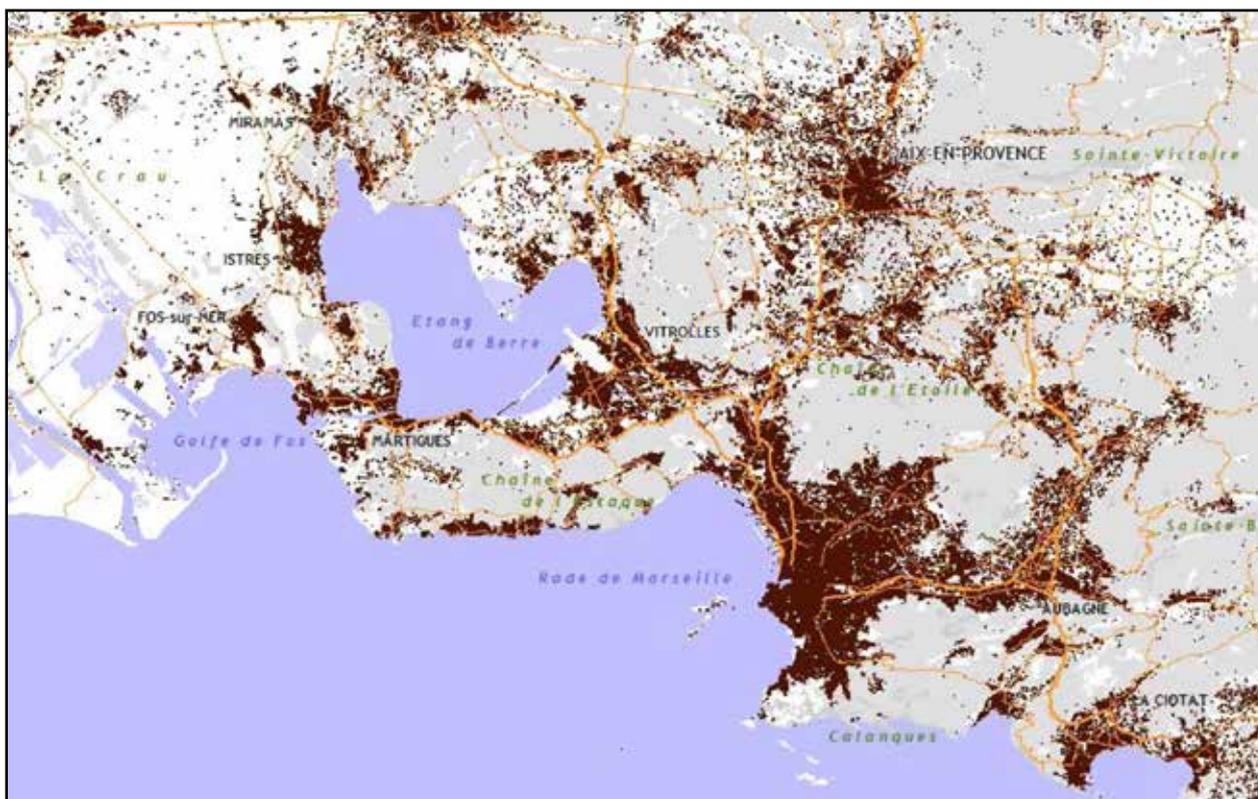
L'histoire de l'avenir métropolitain de Marseille J'aime beaucoup ces termes « histoire de l'avenir » : cela ressemble à un oxymore. On sait bien que l'avenir fait toujours partie de l'histoire, car l'avenir ne peut pas être autre chose qu'une représentation. Il est donc un objet historique qui a son histoire.

Concernant l'avenir métropolitain de Marseille, il s'agit bien de cette question du changement d'échelle de Marseille, qui est très tôt posée au XXe siècle. C'est une question qui est d'ailleurs toujours d'actualité avec la création, imposée par l'État depuis 2016, de la métropole appelée Aix-Marseille-Provence.

Marseille n'est pas une entité facile à saisir. Marseille est une ville très singulière. En effet, c'est une ville géante de 24 000 ha, ce qui est énorme (2,5 fois la superficie de Paris intra-muros). Cela m'a fait penser

¹ Le texte qui suit est la retranscription d'un exposé oral, suivi d'échanges avec les participants.

Figure 1a : L'aire métropolitaine marseillaise: l'emprise de l'urbanisation.
Dessin René Borruey, fond cartographique IGN



un jour où je l'ai entendue à cette phrase de l'économiste Leopold Kohr : « Partout où quelque chose ne va pas, quelque chose est trop gros. » Je cite cette phrase parce que je crois que Marseille est en effet « trop grosse » et cela est pour beaucoup dans ses malheurs. Leopold Kohr posait cela dans les années 1950 à propos de l'échelle des sociétés humaines.

Il y a aussi une singularité à Marseille : un certain art de se faire détester dans l'histoire ; se faire détester par les populations qui vivent autour d'elle. L'instauration récente de cette métropole a suscité une hostilité à peu près unanime des communes périphériques de Marseille.

On a aussi une originalité, qui est que Marseille n'est pas au centre géographique de son aire urbaine — elle est sur le côté en bord de mer. Mais plus que cela, elle n'est pas au centre car elle n'est pas reconnue comme le centre de sa région métropolitaine. Toutes les grandes villes du monde et d'Europe tenues pour le centre incontesté de leur région urbaine — notez la notion de possession. Eh bien, à Marseille, cette région urbaine ne reconnaît pas Marseille comme son centre et ne reconnaît pas même le nom de Marseille comme pouvant la nommer. En effet, cette métropole ne s'appelle pas « métropole marseillaise », mais Aix-Marseille-Provence.

Mais Marseille n'est pas la seule à être géante : toute l'aire métropolitaine l'est. Si on compare un peu, cette aire métropolitaine est largement supérieure à toutes les autres et est à peu près l'équivalent de la région parisienne, sachant que la métropole Paris est beaucoup plus petite que la région parisienne. On peut la comparer à l'aire barcelonaise. On a donc affaire à quelque chose qui est très grand, ce qui peut engendrer de très gros problèmes.

Il y a aussi une originalité dans ce grand territoire, préambule indispensable, qui est sa fragmentation. C'est une fragmentation que l'on peut d'abord qualifier de géomorphologique. C'est évidemment la présence d'une nature très abondante à l'intérieur de ce territoire qui disloque les zones urbanisées, et ce, d'autant plus que ce sont des reliefs très marqués. On ne peut plus dessiner l'aire métropolitaine, je pense, sans la représenter avec ses reliefs. Sinon, on passe à côté d'une chose essentielle qui produit un compartimentage extrêmement riche et complexe.

Je considère qu'il y a globalement quatre grands « pays » à l'intérieur de cette terre métropolitaine :

Figure 1b : L'aire métropolitaine marseillaise: l'emprise de la nature. Dessin René Borruey, fond cartographique IGN



[Figure 1 a+b]

- Celui qui s'appelle lui-même le Pays d'Aix, autour d'Aix-en-Provence.
- Celui que j'ai appelé le pays de l'étang de Berre, qui constitue une grande unité géomorphologique.
- Le pays de Fos, qui a l'originalité de ne pas avoir de relief.
- Le pays de Marseille. Pourquoi ne pas l'appeler ainsi parce qu'il est presque aussi grand que les autres et qu'il est le contenant de la ville de Marseille ?

Ces choses-là sont très impressionnantes car la nature domine toujours ces paysages. Voyez le pays d'Aix vu du nord, les horizons sont toujours naturels et c'est très impressionnant. Ceux du pays de l'étang de Berre sont les limites avec les autres parties de l'aire urbaine. C'est donc immense. Les reliefs sont absents du pays de Fos. Après, c'est l'Amérique ! Enfin, le pays de Marseille est extraordinaire parce qu'à l'intérieur de ce très grand amphithéâtre, il y a tout ce qu'une ville peut rêver d'avoir, c'est-à-dire son centre, sa périphérie, sa campagne, sa montagne, etc.

Si on superpose cela aux grandes unités intercommunales qui se sont créées au début du siècle, on se voit que cela se superpose plutôt bien à certains endroits. Le pays d'Aix, par exemple, se situe bien dans son grand paysage. Idem pour le pays de Marseille. S'agissant de l'étang de Berre, c'est plus compliqué. On a de nombreuses fragmentations politiques.

Les départements français comptent en moyenne 360 communes dit-on. On atteint un maximum dans le Nord, avec 800 à 900 communes par département. Dans la région PACA, cela s'éclaircit beaucoup : Alpes-Maritimes (163) ; Var (153) ; Vaucluse (151) ; Bouches-du-Rhône (119). Ce dernier est le département français qui a le moins de communes. Certes, les Hauts-de-Seine n'en comptent que 47 et le Val-de-Marne une trentaine. Ce sont des départements arrivés très tard dans l'histoire. Il faut juste savoir qu'Aix-en-Provence est grande comme les Hauts-de-Seine et Marseille grande comme le Val-de-Marne. On aime bien dire qu'on est les plus quelque chose à Marseille : je sacrifie donc à la tradition !

Cela veut dire que les communes sont ici des territoires qui ont une consistance considérable. Cela veut dire que la souveraineté communale existe vraiment dans ce département. Ce sont des territoires à l'histoire longue qui s'ancrent dans des féodalités historiques. Cela fait que les élus sont des élus « de poids »... Ce facteur de fragmentation politique n'est donc pas négligeable quand on aborde l'histoire de ce grand et complexe territoire.

Dans quelle histoire se situe le schéma de l'OREAM ? Je parle de la pensée et des actes de la construction métropolitaine, et pas de la « planification territoriale », expression qui ne s'applique qu'à une période qui est précisément celle-là.

L'histoire de la pensée et des actes de la construction métropolitaine traverse le XXe siècle. Cela démarre en 1900. Pour moi, le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine (SDAAMM) est le centre d'une histoire que je découpe en trois temps, en trois épisodes, je dirai même en trois modèles de métropolisation, trois grands schèmes de cette pensée du changement d'échelle de Marseille.

Le moment du SDAAMM est alors un pivot. J'appelle cette période et ce modèle « L'aire métropolitaine marseillaise ». Cette expression a été employée très longtemps avant qu'on se l'interdise aujourd'hui. Je continue à parler d'aire métropolitaine marseillaise car je ne vois pas comment on pourrait mieux appeler ce grand territoire.

Il y a un avant que j'appelle « Le Grand Marseille ». C'est un moment qui va du début du XXe siècle aux années 1960, quand le SDAAMM entre en discussion. Cela concerne donc une grande première moitié du XXe siècle. Les idées sont portées par Marseille, les élites marseillaises.

Il y a un après où il n'y a plus de « projet » comme on l'entendait jusque-là. En tout cas, il n'y a plus de projet unitaire. La question métropolitaine est dans les mains du territoire, de ses élus. L'instauration de la métropole actuelle en 2016 est une étape décisive de cette troisième période. J'appelle cela « La métropole partagée », en entendant bien l'ambiguïté du mot « partagée ». Cela démarre au cours des années 1990 et surtout à partir de 2000, lorsque les différentes intercommunalités sont créées.

Le Grand Marseille

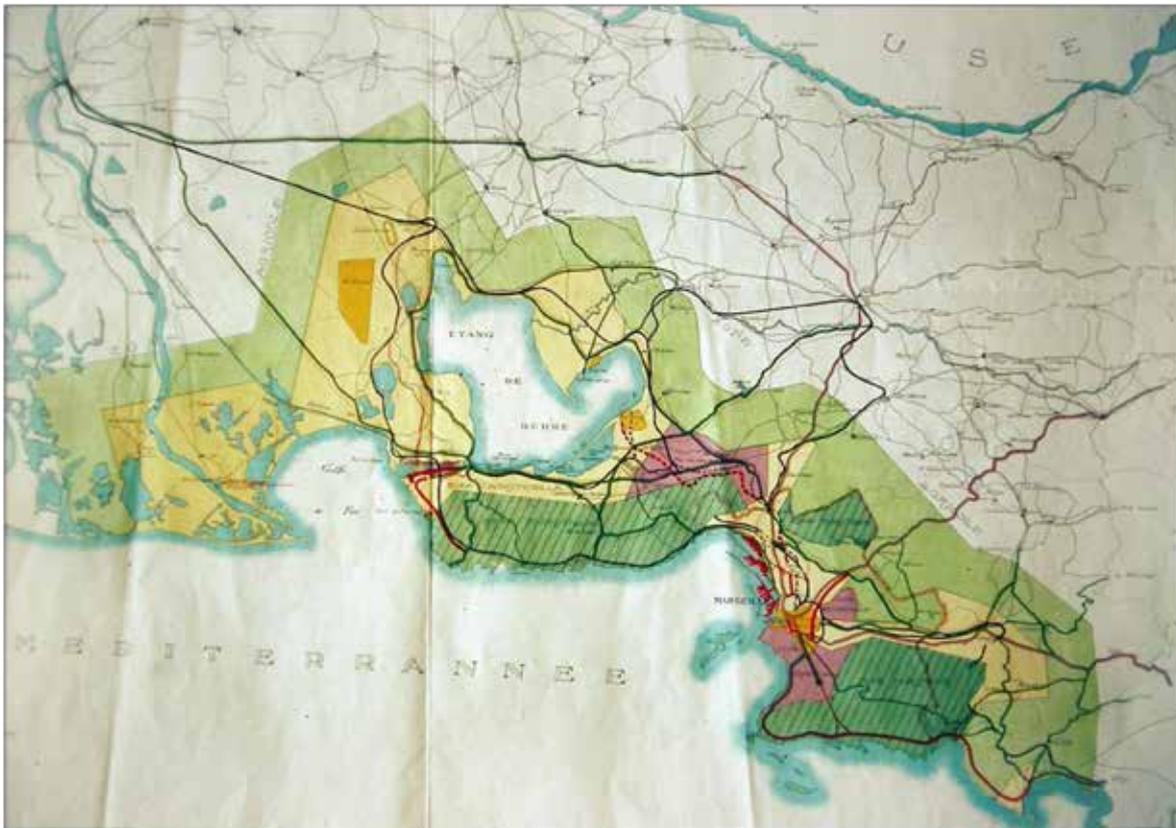
Le Grand Marseille [illustration 2], c'est d'abord l'idée de ce grand esprit d'indépendance qui habite historiquement cette ville. Cela vient de très loin ; on pourrait aller jusqu'à l'Antiquité car Marseille est née d'une colonie grecque : cela veut dire que Marseille a fondamentalement été une ville étrangère au départ, une ville des étrangers venus par la mer. Marseille a de fait été un port avant d'être une ville. Cela fait du bien de le rappeler : Marseille est une ville née de la mer. C'est une ville qui s'est considérée comme étrangère dans le territoire de la France pendant très longtemps. Elle a aussi été considérée comme telle et l'est encore parfois aujourd'hui.

Une prospérité portuaire et industrielle est montée en puissance à partir de la fin du XVIIIe siècle et tout au long du XIXe siècle. C'est surtout une ville de négoce au départ. Ce négoce devient industrialisant et industriel au cours du XIXe siècle. Il ne faut pas oublier les interventions très fortes de l'État sur la ville malgré l'esprit d'indépendance de Marseille. Louis XIV a permis son agrandissement une première fois ; le régime du Second Empire y a amené l'essentiel de la modernité, en particulier le port moderne, le chemin de fer, plusieurs monuments. Celui-ci a permis à la ville de s'industrialiser davantage et de prospérer.

N'oublions pas la deuxième caractéristique à côté de l'esprit d'indépendance : l'art de se faire détester. Justement, cette prospérité va atteindre son maximum à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle, jusque dans les années 1930, où va commencer un déclin de cette industrie marseillaise. Il va s'avérer que Marseille n'est pas une ville profondément industrielle, dotée d'une culture industrielle comme la ville de Lyon. Elle va laisser dépérir son industrie à l'heure des mutations de la seconde révolution industrielle.

Il n'empêche que Marseille se sent grande, se sent dans une sorte d'arrogance, surtout dans l'entre-deux-guerres, et même dès le début du XXe siècle. Il y a ce projet très important de liaison avec le Rhône, ce canal que Napoléon Ier a fait construire entre Port-de-Bouc et Arles pour régler le problème de la navigabilité du Rhône à son embouchure. Les Romains, les premiers, avaient commencé à creuser des fosses (d'où le nom de Fos). Il s'agissait surtout de relier par ce canal à Marseille avec l'Europe et l'hinterland. Ce canal magnifique existe toujours, mais il s'est effondré en son centre en 1963. Il est désormais bouché et certains rêvent de le remettre en marche.

Illustration 2 : « Plan directeur de la région marseillaise », Commission spéciale départementale, 1931



Un premier grand plan régional est alors dressé, produit par les élites marseillaises, le conseil général (le conseil départemental de l'époque), qui passe commande à des experts². Parmi eux, on trouve le directeur du port, le préfet — à cette époque, les préfets sont très proches des intérêts locaux. Il y a donc une production de l'élite économique marseillaise sous la houlette du Département, d'une vision d'avenir qu'on appelle le Grand Marseille, exactement comme l'on parle alors du Grand Paris, du Grand Berlin ou du Grand Londres.

Avec le recul, on peut dire que ce Grand Marseille est une forme très arrogante d'un développement futur. Marseille prend possession d'un littoral que la ville considère comme son extension naturelle, son annexe naturelle. On parlera d'ailleurs d'annexe du port de Marseille pour désigner les équipements portuaires que la Chambre de commerce de Marseille viendra construire sur le chenal de Caronte, entre l'étang de Berre et le golfe de Fos.

Ce que vous voyez là n'est pas un projet, mais une vision où domine l'industrie (qui figure en jaune). C'est finalement une vision qui ne fait que projeter le modèle industrialo-portuaire marseillais à l'échelle de l'aire départementale. C'est donc une sorte de dilatation de Marseille. Marseille deviendrait encore plus grande !

Ce qui figure comme un trait de contour en vert est l'agriculture, c'est-à-dire rien dans l'esprit de ce projet, ce qui est dehors de la zone d'avenir.

J'exagère un peu, mais c'est l'ogre marseillais qui apparaît là. Cela sera dur dans l'histoire des rapports entre Marseille et sa périphérie, d'autant plus que cet ogre a les pieds d'argile. En effet, la suite de cette histoire pour Marseille, ce n'est rien ou presque rien.

Je schématise, et les historiens de l'économie comptent certes des capitaux marseillais investis dans les grandes compagnies pétrolières qui sont arrivées à ce moment-là sur l'étang de Berre. Mais ce n'est pas cela : Marseille ne construit quasiment rien en termes d'industrie sur l'étang de Berre alors que c'est pourtant la vision qui avait été annoncée ; à part les courageux Établissements Verminck, ce sont des entreprises internationales qui arrivent. Évidemment, un appel d'air a été déclenché par ce plan et il y a un enjeu énorme pour les pays producteurs de pétrole face à l'Europe entière. Le pétrole devient l'énergie numéro un. L'étang de Berre est idéalement placé.

Ces entreprises s'installent et profiteront aux communes situées autour de l'étang de Berre : emploi, travail et taxe professionnelle. Le rapport entre le territoire local et l'activité est un enjeu. Marseille ne touchera rien de tout cela, sauf peut-être au niveau de Caronte, ce passage entre l'étang de Berre et le golfe de Fos, où, nous l'avons dit, la Chambre de commerce de Marseille parvient à établir un port pétrolier duquel partiront des pipelines souterrains qui alimenteront l'Europe du Nord. Le port de Marseille deviendra un grand port d'importation pétrolière grâce à ces aménagements-là. Mais Marseille ne touchera là qu'une taxe sur le trafic et non sur le produit du travail qui est créé autour de ce pétrole.

Marseille, qui entre dans son déclin industriel à ce moment-là, ne va pas trouver dans cette phase décisive de l'industrialisation de l'étang de Berre, le ressort pour reconstruire une économie industrialo-portuaire à une nouvelle échelle.

Mais cet effondrement économique de la grande ville ne sera pas vraiment perçu : une fois la Seconde Guerre mondiale passée, les 30 glorieuses représentent la prospérité pour tous, la construction et l'immobilier qui explosent. Les rapatriements d'Algérie vont beaucoup contribuer à cette dynamique urbaine marseillaise d'après-guerre. Marseille aura le cordon bleu de la construction : les logements sociaux, les logements privés, les grands collèges, les hôpitaux. Mais derrière cette prospérité urbaine réelle dont Marseille sera très fière, il y a le déclin industriel et économique de Marseille, très profond, jusque dans les années 1980-1990.

J'ai oublié de vous préciser que sur ces trois grandes étapes de l'histoire, les deux premières sont des

² Cf. Études des plans d'extension de la Ville de Marseille et de la Région marseillaise, op. cit.. Cette brochure retrace l'histoire de cette réflexion ; en 1931 elle fut publiée à la demande d'une circulaire ministérielle du 20 août 1928 relative aux dispositions nouvelles de la loi Loucheur.

formes d'utopie, ou du moins qu'elles portent en elles une importante part d'utopie: Celle portée par le Grand Marseille est l'idée d'une Marseille impériale, souveraine sur son aire urbaine et reconnue comme telle...

« L'Aire métropolitaine marseillaise » [illustration 3]

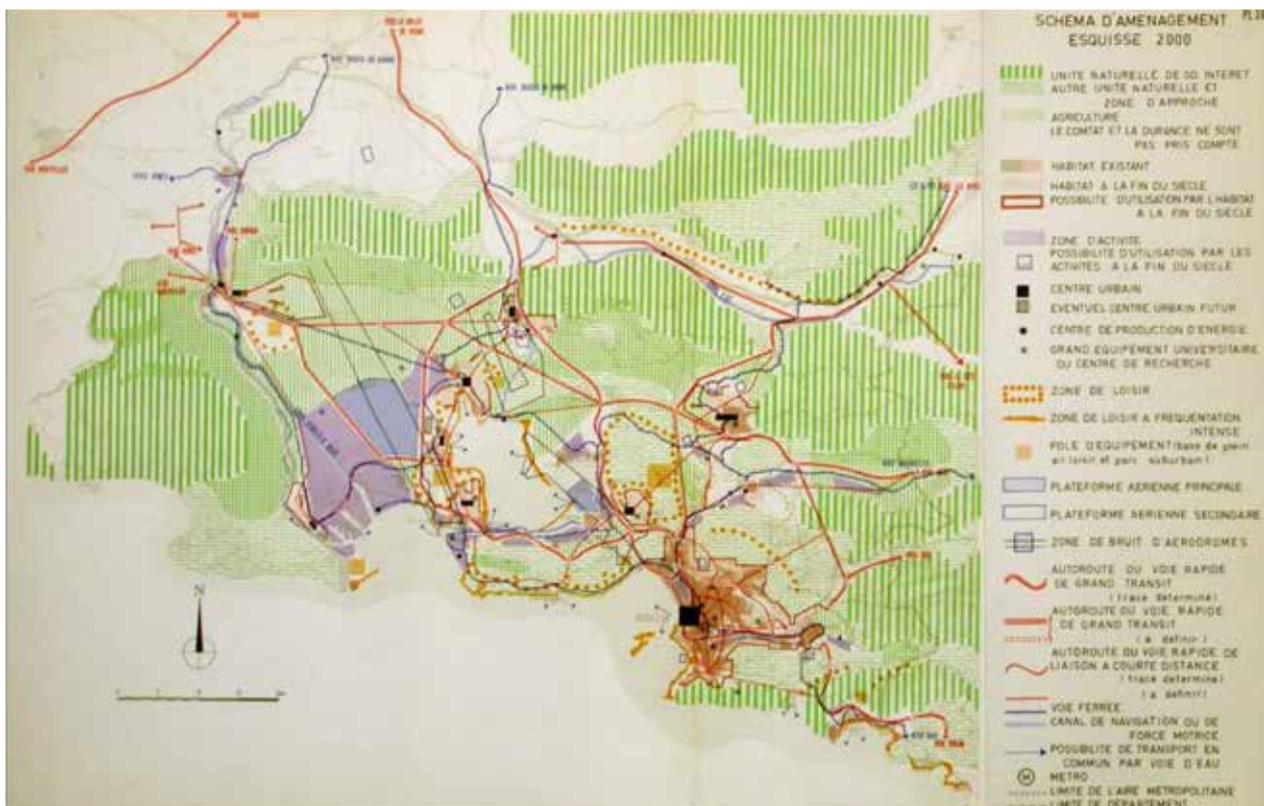
Dans les 30 glorieuses, au moment où Marseille est donc en plein déclin économique, l'aire métropolitaine marseillaise apparaît comme nouvel horizon. C'est un grand moment de l'histoire, une grande nouveauté pour ce territoire. Tout à coup, l'échelle du territoire est considérée autrement. C'est l'État qui en est le promoteur principal dans le cadre d'une politique nationale, de la politique gaullienne d'aménagement du territoire. L'aménagement du territoire mobilise l'État français depuis la sortie de la guerre. Un grand service de l'aménagement du territoire a été créé au sein du ministère de la Reconstruction dès 1949. Quand De Gaulle prend le pouvoir en 1958, ce champ d'action s'accroît avec la création de la DATAR, laquelle lance aussitôt ici le grand projet de Fos-sur-Mer et celui d'une « aire métropolitaine marseillaise » [illustration 3]. L'enjeu national est celui des huit grandes métropoles d'équilibre. Il s'agit de faire remonter la puissance de la province par rapport à une région parisienne trop forte³.

L'OREAM a été créée en 1966. Se pose ici la question de ce qu'on appelle une aire métropolitaine. Quel en est le modèle ? L'OREAM de Marseille a-t-elle mis en œuvre des modèles, et jusqu'où s'est-elle inventée elle-même, créant peut-être son propre modèle ?

Parmi les modèles, je ne peux pas m'empêcher de citer le schéma d'aménagement de la région parisienne de 1965 de Delouvrier, qui fait modèle pour son « polycentrisme » et ses « coupures vertes ». Je suis tombé dans les archives parisiennes sur une brochure pour un colloque qui se tenait dans ces années-là. Cela s'intitulait Polycentrisme et coupures vertes. On voit qu'il y avait là un modèle très simple, très général, s'opposant à l'étalement de l'urbanisation : concentrer pour « préserver l'espace ». « Préserver l'espace »

3 La politique d'aménagement du territoire mise en œuvre par la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale, fondée en 1964) se traduit sur la région par un projet de « métropole d'équilibre » en deux volets opérationnels : la Zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (ZIP) et le Schéma d'Aménagement de l'Aire métropolitaine marseillaise (élaboré par un OREAM – Organisation pour les Études d'Aménagement des Aires métropolitaines – créée en 1966), qui fut approuvé par le Conseil des ministres le 10 décembre 1969.

Illustration 3 : « Schéma directeur de l'aire métropolitaine marseillaise », OREAM, 1969.



est une expression clé du schéma d'aménagement de Marseille.

D'ailleurs, ce dessin de principe d'une « aire métropolitaine », très schématique, qui a été diffusé par la DATAR montre beaucoup de blanc entre des pôles. Ce blanc, c'est l'espace préservé. Les pôles sont ce qu'on appelle les centres à cette époque. Il y a des centres urbains, une zone industrielle est aussi un centre, tout comme un parc régional ou une ville nouvelle. Les villes nouvelles font partie du modèle comme mode de concentration de l'urbanisation, et non de l'étalement.

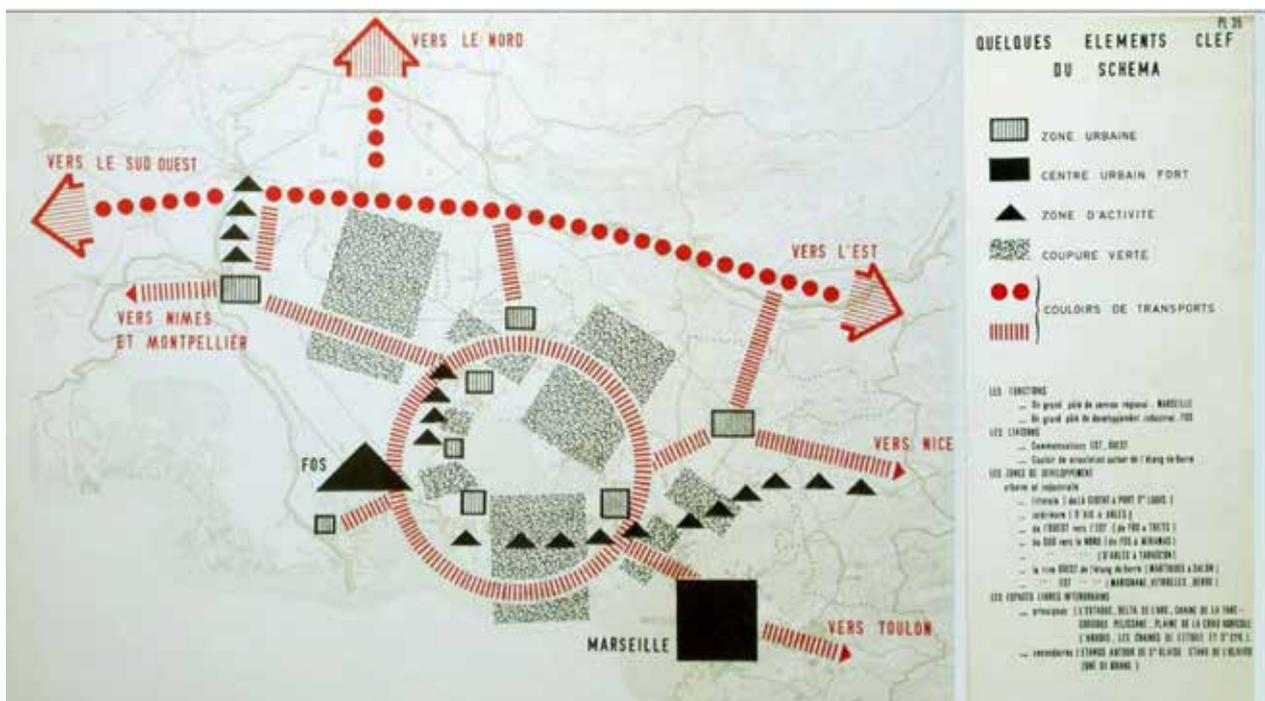
Voilà ce schéma, qui est très lisible dans son modèle polycentrique. Le polycentrisme, c'est d'abord Fos. Mais l'OREAM s'occupe de l'aire métropolitaine. Pour Fos, il y a le groupe central de Fos, un projet d'État qui a sa force propre, mais un impact considérable sur toute la région. Fos est un pôle industriel, le grand moteur économique. Une industrie primaire qui doit essaimer vers d'autres formes industrielles qui viendront.

À l'est, on a le pôle urbain de Marseille qui est un peu représenté comme si Marseille rêvait de devenir le patron de tout le monde. Eh bien oui, Marseille est nommée « le centre directionnel ». Mais cela ne s'arrête pas au pôle l'urbain ; il y a tout ce qui est prévu autour de l'étang de Berre, les villes secondaires, Aix-en-Provence, ville très importante, Salon-de-Provence, et tout autour de l'étang de Berre, on a les toutes les communes existante qui sont considérées et des points noirs qui sont des points de force. Ce sont de futures villes nouvelles. Cela veut dire urbanisation concertée, une organisation acceptée dans un équilibre entre tous.

Il y a aussi les infrastructures, bien sûr. Vous voyez que tout est traversé par des traits rouges : ce sont forcément des voies express ; c'est l'automobile qui est privilégiée. Le chemin de fer reste un peu en filigrane mais il existe tout de même, il est considéré. On considère même des transports maritimes, des navettes côtières et lacustres sur l'étang.

Vous voyez que la nature, le vert dans la carte, est très importante. Le vert est analysé et il y a une part très importante du rapport à la nature dans ce schéma car le territoire est ainsi fait. Tous les grands urbanistes qui sont passés à Marseille au XXe siècle (Jacques Gréber, Eugène Beaudouin et Georges Meyer-Heine) ont été fascinés par la qualité paysagère de ce territoire, sa dimension et la force de ses sanctuaires. Quand les traits sont épais et verticaux, cela veut dire qu'il faut une protection maximale. On a ensuite des zones intermédiaires. Pour l'agriculture, ce sont les autres couleurs, le vert plus clair.

Illustration 3a : Représentation schématique du grand Schéma ... , OREAM, 1969.



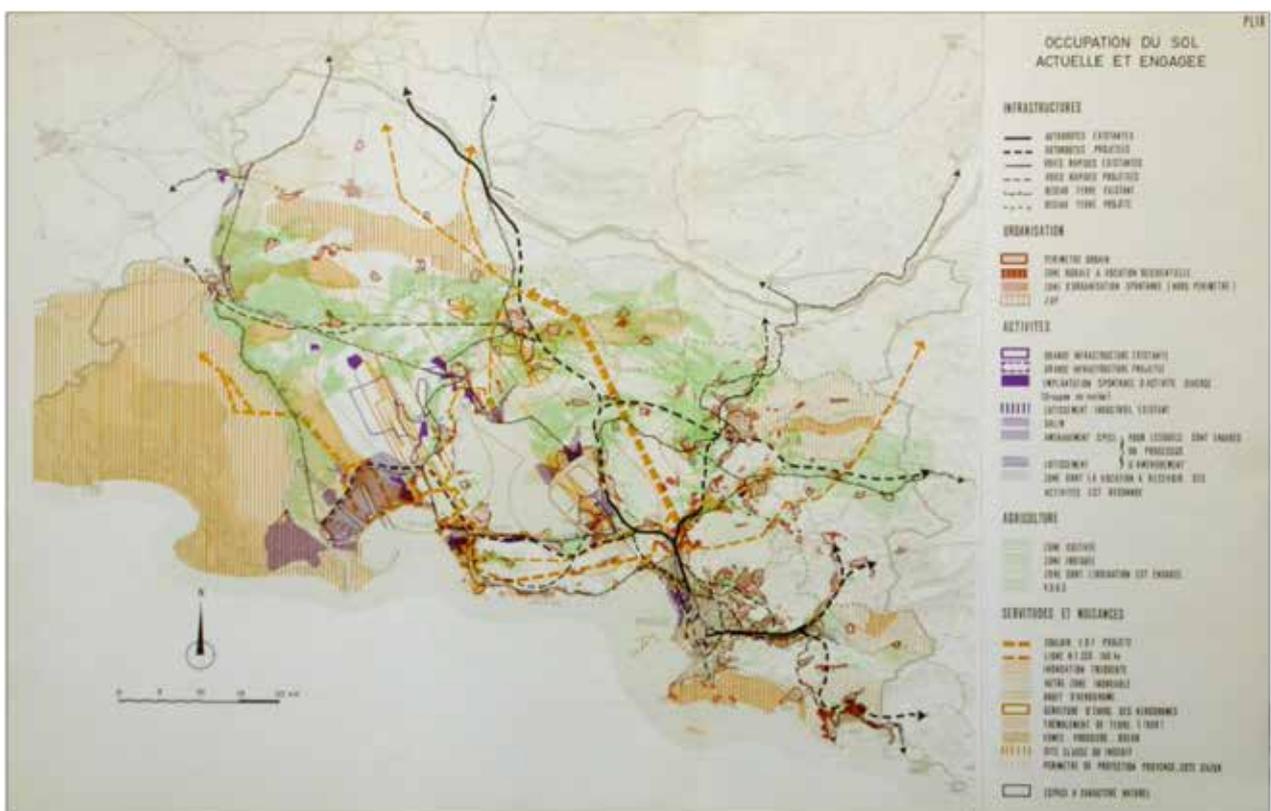
Voici un schéma [illustration 3a] que j'aime montrer car il fait partie des études de l'OREAM. C'est un peu le résumé très schématique du principe du schéma, avec le grand carré urbain de Marseille, le grand triangle industriel de Fos, l'essaimage industriel à partir de là et les carrés gris qui sont les villes secondaires, mais qui ont toute une force apportée par une urbanisation nouvelle. Et puis ce schéma de circulation, ce grand cercle autour de l'étang de Berre, qui effraie profondément le maire de Marseille. On voit aussi ces sortes de nappes végétales collées entre les pôles du schéma, qui signifient la nature.

Et puis cette autre carte qui fait la synthèse de toutes les études de la situation existante [illustration 3b]. Elle illustre ce que disait Frédéric Pousin, c'est-à-dire l'aspect pluridisciplinaire de l'OREAM. C'est une carte illisible car trop informée, comme le sont souvent ces cartes, mais qui fait le bilan et l'accumulation de tous les critères d'étude dans l'analyse de l'état existant, de « l'état engagé ». Cette carte est démonstrative d'une chose : cette fois, oui, on s'est mis à étudier le territoire tel qu'il, plus que comme on veut le voir, contrairement au premier projet. Cette fois, le territoire est étudié par des gens qui restent encore mystérieux pour l'historien que je suis, sur qui je pense qu'il y a un chantier de recherche à ouvrir. On sait que le sociologue Georges Granai, à Aix, fondateur de l'IUAR avec Georges Meyer-Heine, a participé à cela. Je ne connais pas la contribution de Georges Meyer-Heine : ce sont des questions qui se posent. En tout cas, l'étude de l'existant est importante.

Jusqu'à quel niveau les choses ont-elles été étudiées ? Jusqu'où est-on descendu sur le terrain ? À quelle hauteur de la réalité du sol ? Je ne le sais pas mais en tout cas, il y a une vraie connaissance et un point de vue réel sur l'existant et sur son possible développement. J'ai étudié ce schéma il y a longtemps mais je me souviens d'avoir été impressionné par la qualité de réflexion que présente ce schéma de l'OREAM. À propos de l'agriculture notamment, il me semble qu'à cette époque les concepteurs, les urbanistes, les gens qui étaient chargés de la planification accordaient une très grande importance à l'agriculture. Ils allaient évidemment perdre la bataille face à l'étalement urbain, au moins pour une grande part. En tout cas, les planificateurs de cette époque étaient très conscients du danger que pouvait courir l'agriculture.

Un autre élément essentiel dans le schéma est l'interpellation aux élus. Le texte ne cesse de dire que les élus doivent impérativement se rassembler autour de ce plan car ils seront les véritables maîtres d'œuvre du projet. Car ils doivent absolument prendre conscience du fait que l'ensemble de l'aire métropolitaine

Illustration 3a : Représentation schématique du grand Schéma ... , OREAM, 1969.



forme « une communauté de destins⁴ ». C'est une expression forte qui est exprimée avec beaucoup de modestie dans ce plan, comme si ces urbanistes qui connaissent sûrement très bien le terrain comprenaient qu'il y a là quelque chose de difficile à conquérir. C'est une interpellation pour une gouvernance solidaire et mobilisée sur le plan.

Que s'est-il passé ? Le schéma n'a évidemment pas atteint son rêve. Il faudrait plutôt dire qu'il l'a atteint partiellement. C'est là que la question du bilan se pose et à ma connaissance, celui-ci n'est pas encore fait. Un bilan de ce type est compliqué à faire car il y a de nombreuses échelles d'intervention différentes.

Moi qui ai travaillé sur l'histoire précise d'une commune, je constate comment ce schéma influence les décisions d'un conseil municipal sans que le schéma ait projeté quoi que ce soit sur cette commune. Il y a des résonances avec l'idée de « modernisation » par exemple, l'idée que les voies rapides, le développement économique, l'urbanisation, la croissance en soi, sont des dynamiques positives et imparables.

C'est complexe, mais je pense que c'est un vrai chantier passionnant à ouvrir.

Des investissements énormes de l'État sont évidemment mis en œuvre. Fos-sur-Mer est construit, un grand port ultramoderne. Les premiers aménagements sont réalisés à la fin de la décennie 60. Est également réalisé un puissant réseau d'infrastructures routières. Cet investissement est très lourd et réel. Ainsi, ces territoires métropolitains qui se parcouraient difficilement à cause des reliefs deviennent faciles à parcourir en voiture.

C'est davantage avec toute la question des « urbanisations nouvelles », c'est-à-dire de l'habitat, des équipements, de « l'aménagement urbain », comme on le désigne à cette époque, que les problèmes seront les plus importants vont se poser.

Car des obstacles majeurs vont s'opposer au schéma.

Le premier obstacle est économique : la décennie 1970 est celle de la crise économique mondiale, celle des deux chocs pétroliers. Toutes les prévisions sont revues à la baisse de manière assez forte. C'est aussi le début de l'écologie militante. Fos est un des terrains de bataille de l'écologie naissante.

Le deuxième obstacle est la résistance des élus, l'adversité politique au schéma, qui va s'affirmer de plus en plus. Je le dirai de manière très schématique : la composante majeure de cette résistance aux élus est celle de la ville de Marseille, celle de Gaston Defferre. L'aménagement de l'étang de Berre, le développement de l'aménagement du territoire est vécu comme une menace, une concurrence pour Marseille. Je dis cela mais à l'époque, je pense que ce n'est pas aussi lisible. Aujourd'hui, c'est ce qui m'apparaît mais il faut l'étayer, il faut le démontrer. C'est là un chantier de recherche qui reste à développer : le rôle précis de Gaston Defferre dans ce qui s'est passé à partir de là.

En tout cas, la possibilité d'un étang de Berre puissant de 1 million d'habitants, qui était une prévision haute du schéma, effrayait. Marseille qui ne comptait pas tout à fait 1 million d'habitants à cette époque, mais 900 000. Il y avait là quelque chose qui menaçait l'indépendance marseillaise, quelque chose de très profond dans les cœurs marseillais et que Gaston Defferre incarnait.

Cela commence en 1966 avec le refus de la loi sur les communautés urbaines. Lyon, Lille, Bordeaux, Strasbourg vont y entrer très facilement, à la différence de Marseille. Pourquoi ? C'est d'abord la géographie qui sépare Marseille de sa périphérie, ce qui veut dire qu'elle n'entre pas avec elle dans les critères d'une « agglomération » au sens de l'INSEE à cette époque, ce qui est la condition d'instauration de la communauté urbaine. Sans cela, il faut qu'une dérogation soit demandée par tous les territoires concernés.

Il y a surtout ce que refusent les municipalités communistes de l'étang de Berre, tout autant que Marseille. C'est le problème politique de cette région : Gaston Defferre est très méfiant à l'égard des communistes et vice-versa. Les alliances qu'il faudrait faire pour obtenir ce statut de communauté urbaine, qui est ce que demande le schéma de l'OREAM, ne pourront pas se réaliser.

4 Cf. OREAM, Évaluation de la mise en œuvre du Schéma d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Marseillaise, nov. 1974, p. 22-24, ainsi que p. 59-62.

Le schéma comporte dans ses annexes les réactions et les critiques formulées par les élus autour de l'étang de Berre. Il y a cette revendication des élus qui est très intéressante, qui dit à propos des villes nouvelles : oui à leur création, mais à condition qu'elles soient l'extension des villes existantes et non des noyaux ex nihilo comme celles qui s'édifient dans la région parisienne et comme on les conçoit à cette époque dans l'aménagement français⁵.

À partir de 1971, moment où l'État s'apprête à appliquer la loi Boscher, c'est-à-dire la mise en œuvre concrète de la ville nouvelle des Rives de l'étang de Berre, une fronde réelle se soulève menée par Gaston Defferre contre ce projet. La revendication est l'indépendance communale : en substance il est dit que l'État n'a pas à diriger notre propre développement ; les communes doivent le diriger elles-mêmes, et donc les crédits doivent leur être accordés pour leur développement ». Presque tous les maires autour de l'étang de Berre sont d'accord avec cette position. Cela pose un vrai problème. J'ai travaillé sur les archives du groupe central des villes nouvelles et j'ai pu consulter les notes écrites des personnes présentes aux réunions : les fonctionnaires de l'État détestaient Gaston Defferre.

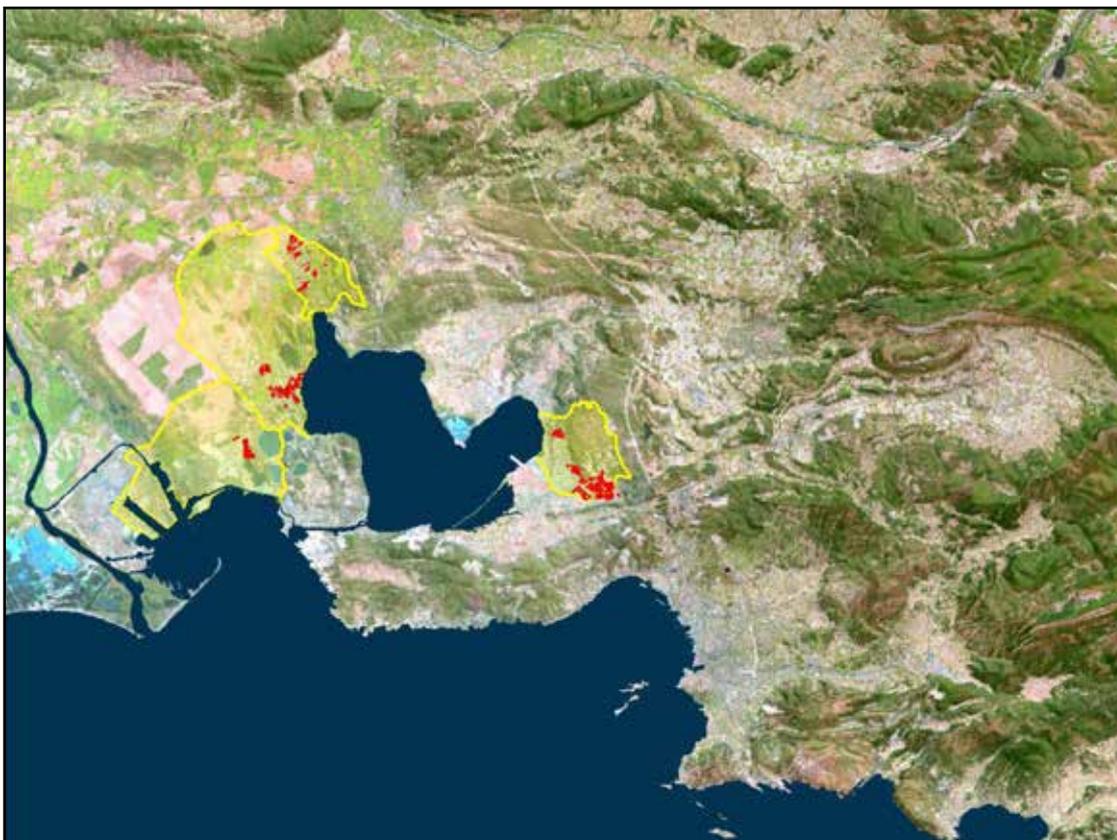
Au bout du compte, ce seront seulement quatre communes qui accepteront le statut de ville nouvelle au lendemain des élections municipales de 1971. Ce sont les seules communes politiquement situées dans la majorité gouvernementale pompidolienne de l'époque. [ill. 3c]

Cette « ville nouvelle » en quatre sites va se construire dans de grandes difficultés. En tout cas, il y a beaucoup d'héroïsme dans le fait que ses porteurs se trouvent confrontés aux élus d'une manière frontale par rapport aux autres villes nouvelles. En effet, chaque morceau de la ville nouvelle qui est éclatée dans le territoire est complètement inclus dans une commune, ce qui implique un rapport aux élus très direct.

Ainsi n'y aura-t-il malheureusement que très peu d'audace architecturale. Cela tient beaucoup aux réticences des élus et des organismes de promotion de construction. Les agents de l'Établissement public d'aménagement des rives de l'étang de Berre (EPAREB) parviendront tout de même à quelques expérimen-

5 Cf. OREAM, Perspectives d'aménagement de l'Aire métropolitaine marseillaise (rapport appelé " Livre blanc "), 1968, p. 11.

Illustration 3c : Localisation de la ville nouvelle des Rives de l'étang de Berre
Emprise des quatre communes (de gauche à droite : Fos-sur-Mer, Istres, Miramas, Vitrolles) et
des zones d'intervention (en rouge)
Carte de l'auteur sur fonds Crige + Ign



tations architecturales avec les équipements publics notamment et quelques opérations de logements.

Concernant l'espace public, la qualité sera due à la présence des paysagistes dans l'EPAREB. Nous savons que c'est une caractéristique de toutes les villes nouvelles françaises : les paysagistes ont joué un rôle très important dans le rapport ville/nature et ville/paysage. Ce sont ici notamment à Georges Demouchy et Joël Ricorday, que nous avons perdus beaucoup trop tôt, qui ont travaillé main dans la main avec les urbanistes, les architectes et les ingénieurs dans la définition et à la qualité discrète mais réelle des espaces publics.

C'est ce qui est terrible pour cette ville nouvelle. En effet, de nombreuses personnes disent : « Il y a une ville nouvelle sur l'étang de Berre ? Ça alors ! ». On s'attend à voir quelque chose de spectaculaire sur le plan architectural. Or, elle est disséminée. Elle est là où elle est. Il faut y aller, la visiter, la découvrir.

Et puis viendra la décentralisation. C'est d'une certaine façon le triomphe des élus, lesquels ne feront que confirmer leur désir de continuer à profiter, finalement, de la manne de la ville nouvelle.

Je referme la parenthèse sur la ville nouvelle. Mais globalement, son aménagement n'a pas empêché l'étalement urbain de se développer, la concurrence des territoires de s'affirmer ; l'urbanisation de s'accélérer.

Ce sont surtout les communes qui ont décidé de l'étalement urbain. Là aussi, il y a un grand chantier d'étude à mener sur l'histoire des communes et sur la manière dont elles ont décidé de leur urbanisation, sous l'œil d'un Etat permissif. Ceci est très lisible dans la commune sur laquelle j'ai travaillé (Cabriès). Le conseil municipal refuse en 1968 le projet de POS proposé par la DDE et celle-ci n'ose pas freiner tous les permis de construire accordés au prétexte de modernisation, en raison du fait que l'État promeut l'habitat pavillonnaire, parce que la campagne attire plus que la ville, et parce que tout le monde y est gagnant puisque les paysans, en vendant leurs terres, compensent la retraite qu'ils ne peuvent pas avoir autrement.

Cette décentralisation mènera au résultat suivant : une nébuleuse métropolitaine se met à briller autour d'un astre qui s'éteint. Marseille se retrouve coupée de la prospérité qui se lève autour d'elle.

Le schéma d'aménagement, tout de même opérant en termes d'infrastructures, apparaît presque comme ayant été inversé. Marseille n'est finalement pas du tout le centre directionnel de cette aire, en tout cas cela n'y ressemble pas. Aix-en-Provence, par contre, est montée en puissance. Cette ville a atteint la démographie prévue par le premier schéma de l'OREAM, c'est-à-dire 200 000 habitants, voire plus. C'est bien une inversion.

Reconnaissons qu'à l'ouest de l'étang de Berre, l'idée du polycentrisme et des coupures vertes a été réellement concrétisée. L'EPAREB a réussi à maîtriser certaines concentrations de l'urbanisation et la préservation des territoires naturels. Malheureusement, à l'est, c'est beaucoup plus anarchique et mélangé.

La « Métropole partagée »

[illustration. 4]. En tout cas, cette situation est inacceptable pour l'État. On est à la fin des années 1980, début des années 1990. La deuxième ville de France ne peut demeurer dans cette situation. C'est ainsi que l'on va rentrer dans la troisième période, celle que j'appelle « la métropole partagée ». On y rentre progressivement, sans trop le savoir. Ce troisième modèle de métropolisation va s'installer petit à petit.

C'est toujours l'État qui est moteur, mais plus de la même manière. En effet, l'état n'est plus planificateur, n'est plus directement aménageur. Il est partenaire, décentralisation oblige. Il en appelle aux collectivités et va les exhorter pour que quelque chose change.

L'État rencontre deux problèmes. D'abord, le problème de l'effondrement économique de Marseille. Par ailleurs, il y a un grand problème général depuis la décentralisation en France, qui est la concurrence des territoires. Il y a une forme d'anarchie de l'aménagement, les communes ayant acquis le pouvoir de l'aménagement.

L'État revient sur la question de la planification, mais en parlant cette fois de « projets de territoire ». Il va agir de deux manières. Tout d'abord, pour Marseille. Un rapport est produit en 1990, et la voix de l'État à

travers ce rapport dit qu'il faut reprendre le projet de l'aire métropolitaine marseillaise et le remettre au cœur de l'action. Car dans cette vision d'une Marseille qui s'éteint, c'est tout le schéma de l'OREAM qui s'éteint également. Dans les représentations que l'on a à cette époque, on pense vraiment que ce schéma est fini, qu'il a échoué. Ce rapport de Jean-Paul de Gaudemar dit qu'il faut reprendre le travail sur l'aire métropolitaine dans des conditions nouvelles⁶. Ce qui veut dire que les élus doivent plus que jamais se rassembler autour de leur avenir commun. La grande intercommunalité qui n'a jamais été créée, il faut la créer maintenant.

En même temps, le projet Euroméditerranée est lancé. L'idée d'un « centre directionnel » au centre-nord de la cité, que prônait l'OREAM, est à relancer. Ce sera Euroméditerranée, un puissant moteur économique basé sur le modèle tertiaire de haut niveau.

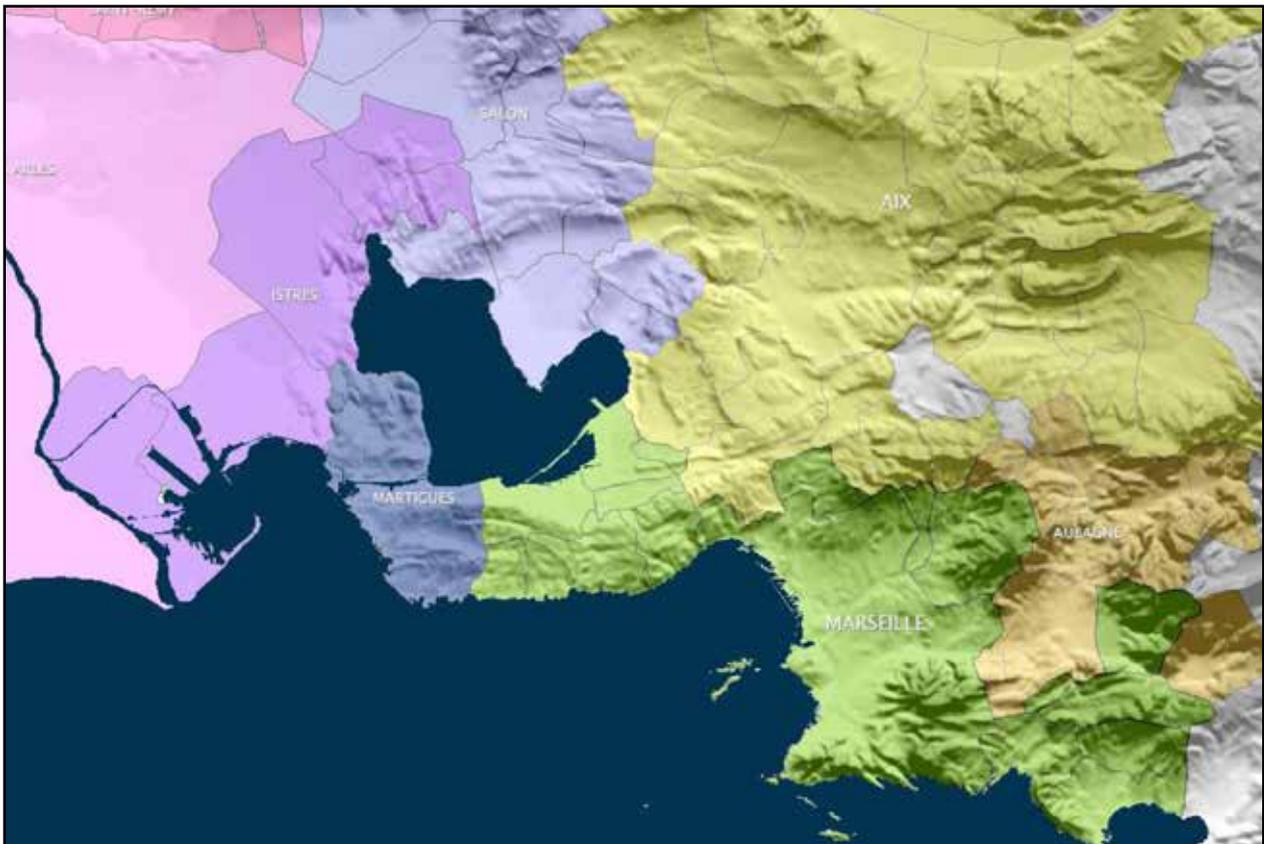
La relance de la réflexion sur l'aire métropolitaine va donner lieu à beaucoup d'études. L'aire métropolitaine, dans les années 1990, c'est le grand sujet et tout le monde y travaillait.

Il y a en particulier le club AMM (le Club d'échanges et de réflexion sur l'aire métropolitaine marseillaise), qui est une initiative assez originale de tous les services de l'État, des universitaires et d'autres intellectuels, voire des acteurs économiques, qui se réunissent pour partager leur vision, leurs analyses de ce grand territoire, de ses problèmes et de ses potentiels. C'est la question du plus et du moins, des innombrables paradoxes, l'idée étant qu'il y a autant de potentiel qu'il y a de manques et de dysfonctionnements handicapants. C'est la décennie 1990..., qui est occupée par ce militantisme assez partagé d'une bataille pour une grande métropole et en son centre Euroméditerranée...

L'autre manière d'agir de l'État est beaucoup plus structurelle : c'est la législation, l'encadrement global de l'aménagement par des lois qui appellent des projets de « cohérence territoriale » (loi Pasqua, loi Voynet, loi SRU). Ce sont des lois qui adressent aux territoires l'injonction à projeter le territoire, c'est-à-dire à penser l'urbanisme comme projet de développement et pas seulement comme règlement. C'est la transformation des POS en PLU et des SDAU en SCOT.

6 Cf. Jean-Paul de Gaudemar, SAM 3 ou l'esquisse d'une métropole euro-méditerranéenne ? Compte-rendu d'une mission exploratoire pour l'élaboration d'un nouveau schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille, 1990.

Illustration 4 : Les différents EPCI tels que constitués aux termes de la loi Chevènement au début des années 2000 (carte de l'auteur sur fond Ign).



Mais aussi et surtout, ce sont les lois sur les « territoires pertinents » : les lois sur l'intercommunalité, qui sont une injonction aux élus de se réunir et de constituer des « établissements publics de coopération intercommunale » (EPCI). C'est vraiment là que commence pour moi le troisième temps de cette métropolisation, ce que j'appelle la « métropole partagée », avec la création des EPCI. Cela sera entériné avec la loi Chevènement de 1999 : une communauté urbaine, Marseille, une immense communauté d'agglomérations, le Pays d'Aix, et des communautés d'agglomérations autour d'Aubagne à l'est et de l'étang de Berre à l'ouest). C'est à mon avis la caractéristique majeure de ce qui suit le temps du schéma de l'OREAM : c'est ce moment où les élus, obligés par l'État, commencent à se regrouper, voire à s'entendre sur de nouveaux périmètres territoriaux.

En même temps, cela produit une forte tension : l'impatience et l'exaspération des experts réunis qui militent pour l'aire métropolitaine. Ils sont outrés de voir que les élus, au lieu de se réunir en une seule grande institution métropolitaine, comme la raison le voudrait, divisent, partagent encore le territoire en plusieurs sous-territoires.

Voyez cette petite publication très emblématique du Club d'échanges et de réflexion sur l'aire métropolitaine marseillaise : La Métropole inachevée⁷. Elle sera suivie au début du XXI^e siècle par un colloque avec ses actes, où l'on retrouve en gros les mêmes injonctions : Métropolitains, encore un effort !

Il n'empêche qu'à partir de 2003-2004, les EPCI, vont commencer leur vie, et se mettre à travailler et dans ce qui pouvait s'espérer comme une « école de l'intercommunalité », une école du travail collectif des élus pour penser au-delà de la commune, au-delà des périmètres habituels. Cela a duré une dizaine d'années. Des postes innombrables de fonctionnaires territoriaux sont créés, ainsi que des bureaux, des amphithéâtres, des salles de réunion... Je pense qu'il y a là aussi un bilan à faire, que je ne connais pas et que personne n'a semblé daigné faire.

En même temps, l'État a continué ses appels et incitations pour une coopération intercommunale d'ensemble. Ainsi la préfecture, le secrétariat général aux affaires régionales (SGAR) n'ont cessé d'inciter les agences d'urbanisme d'Aix et de Marseille à travailler ensemble. Des études importantes ont été menées. Là aussi, il faudra étudier cela.

Néanmoins, cela n'a manifestement pas été suffisant et l'État va finalement décider de « passer en force » sur la base de la loi Sarkozy de 2010 et surtout à partir de 2013, avec la décision d'instituer par la loi la Métropole, c'est-à-dire la fusion des six EPCI existants. Fusion partielle toutefois car l'État va très vite se rendre compte qu'on ne peut pas éliminer ainsi ces grands territoires à peine nés.

Cette métropole, cette institution forcée est un vrai séisme. Je fais tout de même partie de ceux qui pensent que c'était nécessaire. Mais il y a la manière de faire. L'hostilité des élus a été un sacré message. On est passé par-dessus et l'on a commencé par un important problème d'équilibre, dans les rouages de cette métropole, entre Marseille et les autres. Marseille domine complètement la métropole du point de vue des conseillers métropolitains, des techniciens. En tout cas, c'est ainsi que le fameux « projet métropolitain » tant attendu est en train de se construire aujourd'hui avec grand mal.

Je termine en rappelant qu'il y a eu deux utopies qui n'ont à mon sens n'ont toujours pas déserté les esprits aujourd'hui encore... La première est la domination de Marseille sur son aire métropolitaine. L'autre tient à ce que j'appellerais la suprématie des experts, l'idée que seuls les experts sont capables d'élaborer les projets que les élus devront comprendre, accepter et appliquer. Cela est une utopie. Cette utopie s'accompagne d'une autre chimère, ce paradigme de l'unité produit par les experts, aussi intelligent fut-il, une triple unité : unité de territoire (un seul territoire qu'on appelle l'aire métropolitaine), un seul projet (le grand projet d'aménagement), un seul gouvernement (cette fameuse intercommunalité dont on rêvait).

La réalité est bien plus complexe : les territoires sont multiples, autant que les projets et leurs échelles, autant que les gouvernances qui peuvent les gérer et les mener à bien, depuis la grande échelle métropolitaine jusqu'à l'échelle communale et infra-communale. C'est précisément cette réalité que j'entends par « métropole partagée ». Les élus ont leur destin en main. À eux de comprendre, d'avancer ; à nous, les

⁷ Cf. Club d'échanges et de réflexions sur l'aire métropolitaine marseillaise, La Métropole inachevée, Éditions de l'Aube, 1994.

experts, de les aider à faire cela.

Sur ce point, j'ai été frappé un jour par une remarque de Georges Meyer-Heine, que je n'ai pas eu la chance d'interviewer personnellement, mais c'était l'un de ses plus proches collaborateurs, Gilbert Weil, qui disait : « la réussite d'un plan, ce n'est pas quand le plan se réalise ; c'est quand on réussit à amener les élus à penser qu'ils en sont les auteurs ».

Le rôle de l'expert est donc bien d'accompagner les élus, pas de penser à leur place. Il est vrai que certains élus sont décourageant, certes (surtout par ici où règne parfois des formes très fermées d'exercice du pouvoir) mais il n'empêche que le travail est là, dans l'accompagnement.

L'OREAM est un très grand sujet de recherche sur ce qu'auront pu être les grandes utopies réalisatrice ou non de l'urbanisme du XXe siècle... Je pense qu'il y a des chantiers considérables qui restent en friche aujourd'hui. Ainsi descendre à l'échelle des communes pour comprendre vraiment la manière dont les territoires périurbains, devenus aujourd'hui illisibles, se sont constitués. C'est un vrai travail ; il y a de quoi faire : il ne faut pas baisser les bras et il faut y aller !

Frédéric Pousin.

Merci pour cette mise en perspective qui lance de nombreux objets de réflexion avec l'OREAM et le SDAAMM au centre.

Concernant la première période du Grand Marseille, vous l'avez décrite dans son esprit politique, mais y a-t-il des plans ? Comment cela se concrétise-t-il ? Le plan régional de 1931 est-il par exemple un document qui a porté cette politique de développement sur le littoral ?

René Borruey.

Il n'existe que ce plan. Il n'y avait pas de plans de détail qui l'accompagnaient. C'était une sorte de déclaration d'intention. Il y avait tout de même un document opérationnel, la brochure qui porte le nom « Plan régional de Marseille ». Ce sont uniquement des projets de voirie (élargissements, chantiers à ouvrir). C'est la question de la circulation qui y est essentiellement posée, la liaison entre Marseille et l'étang de Berre.

Notons que l'on est tout de même en 1919, quand le conseil général commande ce plan, cette réflexion, qui sera coordonnée par le préfet. Celui-ci va réunir les élites marseillaises autour de lui. Mais la loi sur les plans généraux, après la loi Cornudet, n'intervient qu'en 1934. C'est donc très tôt et Marseille est plutôt bonne élève sur cette question du changement d'échelle du Grand Marseille.

Frédéric Pousin.

N'y a-t-il pas eu d'enquête menée ?

René Borruey.

Pas à ma connaissance. Un mémoire de DESS a été fait par Katia Imbernon (en 2004)⁸, à partir de nouvelles archives disponibles à ce moment-là.

On a pu préciser des choses sur le moment de la guerre avec le plan d'Eugène Baudouin. Eugène Baudouin fait un plan régional qui est un très beau dessin, dont l'original a malheureusement disparu, dans lequel il vénère la nature, et considère en même temps que l'étang de Berre est la « zone industrielle de Marseille »⁹.

Après la Seconde Guerre mondiale, Georges Meyer-Heine est urbaniste en chef de la région Sud-Est, sur les bases de la loi Protin et de la Direction générale de l'équipement du territoire (DGEN). Il se méfie beaucoup des grands projets d'aménagement et il dit qu'il faut étudier les territoires et s'y rendre. Il attire l'attention sur les endroits où il ne faut pas développer l'industrie car cela polluerait les villes existantes. Il était déjà dans un urbanisme de la précaution. Il était très en avance¹⁰.

Par contre, on a dans la loi Protin les « groupements d'urbanisme », qui sont ce que seront les SDAU plus tard, c'est-à-dire des assemblages de communes, visant une échelle de projet intermédiaire entre plan de

8 Katia Imbernon, Le Pays de Marseille : histoire des projets pour une capitale et son plan régional, 1918-1959, recherche du Laboratoire INAMA, mémoire de DESS de l'Institut d'Aménagement Régional, Aix-en-Provence, 2000.

9 Eugène Beaudouin, « Notes à propos d'un plan d'aménagement et d'extension de Marseille », in revue Marseille, n°21, 1942, p. 14.

10 G.Meyer-Heine, « Les projets régionaux », dans Urbanisme, n° 53, 1957, p. 11.

détail et grand plan. Dans ces groupements dits d'urbanisme, un architecte était chaque fois désigné pour coordonner. C'était en général des architectes marseillais. Mais ces groupements d'urbanisme ont tout de suite périclité : ils ont été dissous par l'État dès 1956. La LOF n'arrivera qu'en 1967, avec les SDAU et les POS.

Frédéric Pousin.

Y avait-il des services de l'État, des services régionaux ?

René Borruey.

La loi Protin instaure les circonscriptions d'urbanisme. Une administration d'État. Dans la ville, Georges Meyer-Heine hérite du poste d'Eugène Baudouin (ce dernier a dû se réfugier à l'étranger à la Libération). Georges Meyer-Heine instaure ce service d'urbaniste en chef de la région Sud-Est. On est en pleine reconstruction et l'État met toute la priorité sur la reconstruction des logements. En même temps, la direction de l'urbanisme appelle à l'établissement des plans d'ensemble. Georges Meyer-Heine est celui qui demande sans arrêt à la municipalité de Marseille de dresser le plan. La ville a finalement demandé à Georges Meyer-Heine de le faire lui-même et c'est ainsi qu'il sera l'auteur du premier plan directeur de Marseille, approuvé en 1959.

Il ne s'occupe pas du tout de l'aire métropolitaine, même si cela fait partie de ses préoccupations. Georges Meyer-Heine a beaucoup écrit (un livre a été réédité récemment). C'est quelqu'un qui connaît les territoires, les maires, et qui entre en discussion avec eux. C'est lui qui dit que le rôle de l'urbaniste est de faire en sorte que l'élu soit l'auteur du plan. C'est beau, comme métier !

Jean Écochard.

Tu n'as pas évoqué la période des DTA au début des années 2000, c'est-à-dire les directives territoriales d'aménagement. C'était une nouvelle invention. Cela a fait un flop et on n'en parle plus : c'est terminé.

Toutefois, ce qui était intéressant, c'est que c'était la première fois que l'on avait fait des réunions de concertation très éclatées sur tout le territoire.

René Borruey.

Effectivement. Cela a été très long. C'était le « dire de l'État », c'est-à-dire que l'État se positionnait en accoucheur.

Jean Écochard.

C'est la DDE uniquement qui menait cela.

Frédéric Pousin.

Votre remarque est tout à fait intéressante. Par rapport à la période des OREAM, il me semble qu'il est peut-être un peu rapide de considérer que les experts uniquement sont à la manœuvre.

À Marseille, je ne sais pas ce qu'il en est mais dans d'autres territoires et au tournant des années 1970, on a de véritables tentatives de construction d'une concertation, d'une participation. Il est vrai qu'elle prend une forme qui n'est pas du tout celle que l'on entend aujourd'hui. En effet, elle est beaucoup plus dirigée ; c'est l'État qui reste tout de même maître des choses.

Toutefois, il me semble que quelque chose se met en place, qui est assez intéressant. Cela laisse à penser que l'aménagement n'est plus uniquement une affaire d'experts mais qu'il est nécessaire de prendre en considération les populations et les élus, évidemment.

Jean Écochard.

Cela s'est passé dans certains OREAM. Nous avons même eu une réunion que nous avons appelée la réunion de Chapeau Cornu, où nous avons été drivés sur toute une série de choses à faire en matière de concertation.

La concertation, ici, était totalement impossible et fermée. L'OREAM, qui était situé boulevard Périer, n'avait pas le droit de sortir de ses locaux. C'était le fait du préfet de l'époque. Il avait interdit à tout le personnel de l'OREAM d'aller discuter avec les communes.

Nous avons préparé des panneaux d'exposition que nous chargions dans nos voitures et nous allions à Salon, à Martigues, etc. Le préfet nous avait interdit de sortir et de faire la concertation. C'était le cas particulier de Marseille.

Jean Bonnier.

À ce moment-là, il y avait trois personnages très importants sur le plan politique : Gaston Defferre, maire de Marseille ; Félix Ciccolini, maire d'Aix, qui était un cacique de la SFIO ; Louis Philibert, président du conseil général. Ces trois personnes étaient des compagnons de la Résistance. Ils étaient les garants de la Résistance contre la ceinture communiste qui entourait Marseille.

Cela éclaire une partie des allusions plus ou moins évidentes que vous avez faites. L'attitude de ces trois personnes, qui auraient dû concourir à la coopération, était sans doute en partie motivée par l'anticommunisme ou la crainte du communisme. C'est sans doute l'objet de la candidature de Gaston Defferre à la présidence de la République.

Quand nous allions voir les maires de Gardanne, d'Aubagne ou de Martigues pour faire valoir les valeurs de l'agriculture et de la forêt à un moindre degré, nous avions peur de ces patrons communistes. Nous préparions les dossiers et nous ne rigolions pas. Avec les sociaux, nous pouvions y aller les mains dans les poches mais là, il fallait blinder ! C'est une réalité historique.

J'ai appris récemment qu'il y a eu un essai de jonction entre les villes d'Aix et de Marseille, entre MM. Picheral et Vigouroux. Cela a été cassé par le secrétaire départemental du Parti socialiste de l'époque, qui était Michel Pezet.

Par ailleurs, la ville d'Aix s'est envolée toute seule à l'insu des élus d'Aix. C'est une chose incroyable que j'ai vécue car cela a coïncidé avec ma vie professionnelle.

Jean Écochard.

Il faut dire aussi que ces élus communistes étaient extrêmement organisés en matière de développement urbain et d'urbanisme. Martigues avait à l'époque un directeur de l'urbanisme qui venait d'une commune communiste de la région parisienne. Cela a permis une politique foncière tout à fait extraordinaire. C'est une des rares communes, encore maintenant, qui continue d'avoir une politique foncière tout à fait intéressante.

Qu'il s'agisse de Martigues, de Port-de-Bouc, qui était moins riche malheureusement, d'Aubagne, elles étaient très bien organisées en matière de développement urbain. M. Defferre savait cela. Je l'ai rencontré deux ou trois fois et quand on lui parlait de Martigues, il nous arrêtait tout de suite !

René Borruéy.

Je crois vraiment que la distance entre la technocratie et les élus s'est vraiment accrue. L'esprit planificateur des années soixante-soixante-dix n'est pas encore près de s'éteindre dans les esprits, même si le rôle de l'État a changé.

Membre aujourd'hui du conseil de développement de la métropole, j'assiste et participe à des débats. Ce qui me frappe le plus et qui me fait dire cela, c'est le fossé qui existe entre les experts et les élus. Cela ne veut pas dire que la concertation n'existe pas et il est par conséquent très intéressant de voir quelle forme elle a pu prendre, comment on fait ou pas en sorte que le projet soit celui des élus ; car on sait que ce sont finalement eux les vrais décideurs.

C'est ce fossé et éventuellement ce mépris des élus qui, je crois, a augmenté. Je le sens ainsi. Autant à votre époque, vous connaissiez les territoires ; vous y alliez. Il y avait certes des tensions, des gens qu'on aimait ou pas, des gens qui faisaient peur ou pas ; mais je pense que les hommes se parlaient quand même et les enjeux étaient sûrement mesurés à une leur juste échelle, bien plus qu'aujourd'hui où les échelles et les discours sur les échelles sont embrouillés.

Aujourd'hui, je pense que la technocratie, le jeu de la communication, le discours communicationnel a pris le dessus. On est en pleine abstraction. Je ne sais pas ce que peut être « le projet métropolitain ».

Jean Écochard.

L'évolution de l'intercommunalité a contribué à cela. Les maires ont disparu du paysage. Si on va en pays d'Aix, on a Mme Joissains, point final ! À Marseille, on a M. Gaudin ! Personne ne connaît les maires de Château-Gombert ou de Sausset-les-Pins !

C'est un effet malheureux de l'intercommunalité.

Table ronde avec Jean Écochard et Jean Bonnier :

La dimension paysagère du SDAAMM¹

Intervention de Jean Écochard

Le groupe permanent d'études a été la première équipe pluridisciplinaire que nous avons à Marseille : des ingénieurs, deux urbanistes, un sociologue, un économiste et un géographe.

Par contre, nous n'avions pas de paysagiste. Le seul moment où nous avons pu faire intervenir un paysagiste, c'est quand nous avons fait appel à Bernard Lassus, qui était consultant de la DDE.

Nous avons aussi la chance d'avoir un bon répondant à la DDA. En l'occurrence, ce bon répondant est assis à ma droite : c'est M. Jean Bonnier. Nous avons de très bonnes relations avec M. Miihère, de la chambre d'agriculture, qui était responsable foncier, si je ne me trompe. Nous avons des universitaires pointus. La DATAR, quand elle nous a mis en place au niveau de l'OREAM, nous avait encouragés à beaucoup travailler avec les universitaires d'Aix-Marseille, en particulier le Pr Molinier.

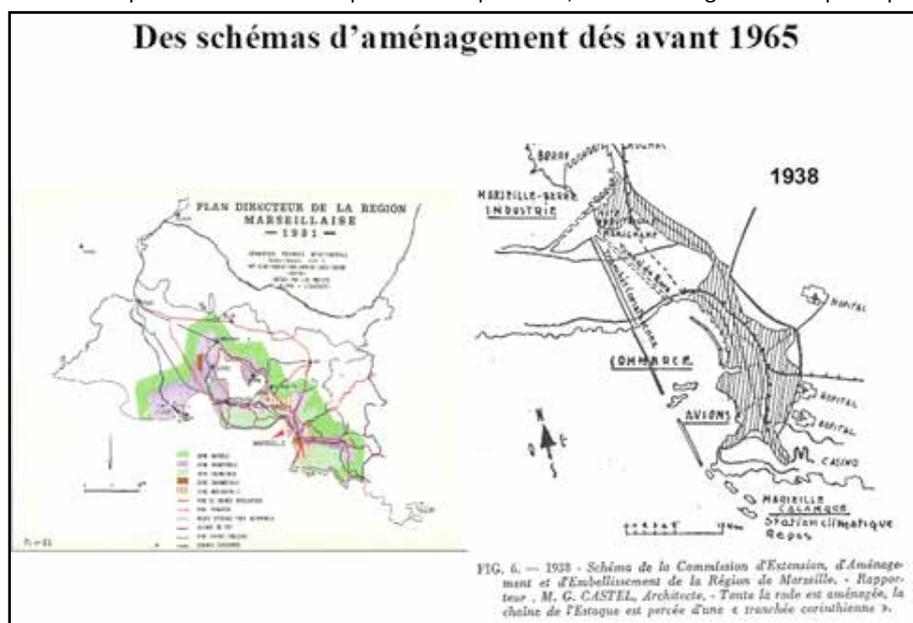
Nous avons par la suite eu un appui très intéressant de la DATAR afin d'avoir une continuité après le schéma de l'aire métropolitaine. En effet après l'OREAM, il y a eu la mission d'aménagement de l'étang de Berre (MAEB) ; la mission interministérielle d'aménagement Fos-étang de Berre (MIAFEB) ; la mission interministérielle d'aménagement (MIDAM) et enfin l'établissement public d'aménagement des rives de l'étang de Berre (EPAREB).

Toutes ces missions ont souvent travaillé avec les mêmes personnes. Je suis personnellement passé de l'OREAM à la MAEB puis à la MIAFEB. Enfin, à la demande de M. Defferre et PEZET, j'ai intégré l'EPAREB comme Directeur Général Adjoint jusqu'en 1997

Je viens de citer les personnes intéressantes avec qui nous avons travaillé. Par contre, nous avons eu des difficultés permanentes avec une DDE toute-puissante. Elle n'avait de cesse, par exemple, de tracer une autoroute qui allait directement d'Aix à Fos en passant par-dessus l'étang de Berre avec un immense pont suspendu, ou d'autres projets du même genre.

Vous avez le schéma de 1931. Il n'est pas du tout pareil à celui qu'a montré M. Borruey. En effet, on voit que toute la zone de Fos était déjà en violet, c'est-à-dire en zone d'activité. Vous voyez tout de même une certaine ressemblance avec ce schéma de 1931, qui s'intitule Plan directeur de la région marseillaise. Des choses sont assez similaires. Bien sûr, on avait entouré de vert parce qu'il fallait en mettre !

1 Le texte qui suit est la retranscription d'un exposé oral, suivi d'échanges avec les participants.



*Dés 1931 une expansion de Marseille à l'ouest
1938 : Marseille « annexe » à l'est de l'étang de Berre*

En 1938, c'est le Schéma de la commission d'extension, d'aménagement et d'embellissement de la région de Marseille, fait par M. Castel. J'interprète ce schéma comme une extension de Marseille, une mainmise de Marseille sur l'est de l'étang de Berre, c'est-à-dire sur toute la zone de Vitrolles, Marignane et Berre. D'ailleurs, cela ne s'appelle pas Berre-l'Étang comme actuellement, mais Marseille-Berre. Marseille avait vraiment mis le grappin sur cela.

Tout autour de l'étang de Vaine, qui est une partie de l'étang de Berre, il y avait des sortes de mûles pour montrer que c'était une extension du port de Marseille.

À l'époque, on faisait de grands projets, il y avait surtout ce qu'on appelait la tranchée corinthienne. Il s'agissait carrément d'une tranchée comme celle de Corinthe, qui permettait de relier le port de Marseille, qui était fermé entre l'île Maïre et l'île du Frioul. On voit « avion » et pas « bateau » parce qu'à l'époque, on avait déjà une base d'hydravions très importante à Marignane et Marseille voulait se l'approprier. Il existe toujours le hangar Latécoère à Marignane, qui a malheureusement été utilisé pour y stocker des déchets.

On notait également les trois hôpitaux : un au nord, un à l'est et un au sud. Il était intéressant de voir ces schémas directeurs, qui sont antérieurs à 1965.

Ensuite, nous attaquons le schéma de l'aire métropolitaine lui-même. (figure 2)

Voici une des premières cartes que nous avons faites, qui était sur le support naturel, avec les vallées alluviales, les cailloutis, les bassins argileux, le couvert végétal, etc. Nous nous étions dit qu'il fallait vraiment analyser cela en détail car c'était tout à fait intéressant : la plaine de La Crau, les zones vertes et les zones agricoles, les zones de montagne, etc.

Après les recommandations de la DATAR de travailler avec des universitaires et des scientifiques, nous avons fait une carte écologique de toute la zone métropolitaine, ce qui était une première à l'époque. Nous avons même dépassé les limites de l'Aire métropolitaine pour aller jusqu'à Arles et la vallée de la Durance. (figure 3)

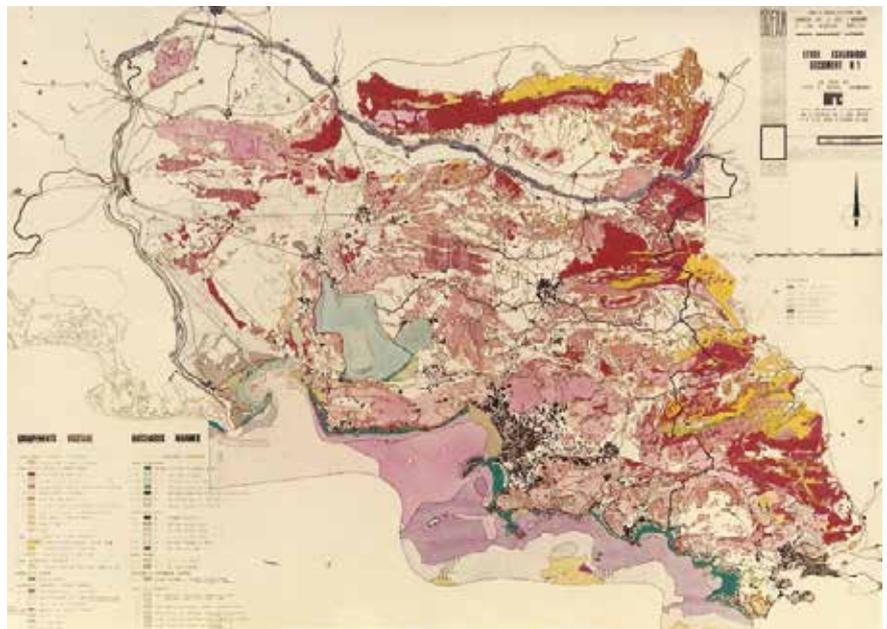
Il faut savoir également que les limites de l'aire métropolitaine n'étaient pas celles du département. En effet, le politique au niveau national, parisien, ne voulait pas que nous ayons trop d'interférences avec le département.

Je compare cela avec ce que je suis en train de faire actuellement.

figure 2 : Analyse du support naturel



figure 3: État du couvert végétal et milieu marin (carte Molinier)



Actuellement, en tant que retraité, je travaille un peu dans la zone de Toulon à la révision du schéma de cohérence territoriale (SCOT). Quand je vois que le SCOT n'a aucune carte sérieuse sur le support naturel en 2019 alors qu'il est en train d'être approuvé, je suis catastrophé. Cela date de 1966-1967.

Nous avons demandé de travailler sur une chose importante : l'étang de Berre. Nous considérons que nous avons une aire métropolitaine avec des espaces marins et un littoral côtier extrêmement important, dont on parle très peu. (Fig.4)

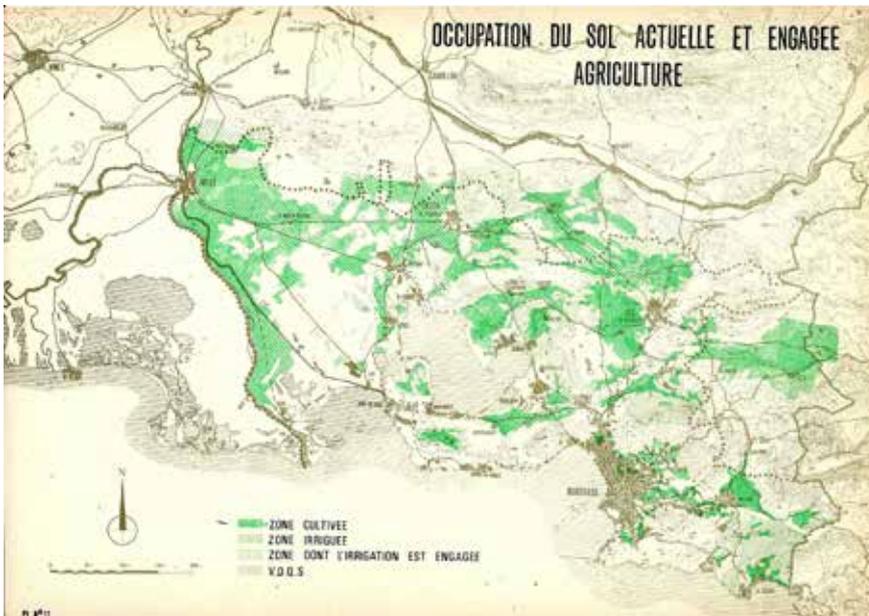
Nous avons commencé à avoir des problèmes avec le canal EDF, la grosse flèche que vous avez en haut, qui déversait je ne sais combien de milliers de mètres cubes d'eau douce dans l'étang de Berre. EDF avait justifié cela en disant que l'étang de Berre était un étang d'eau douce ! Comment un étang d'eau douce peut-il avoir des marais salants tout autour ? C'était bizarre.

C'est la grosse bagarre que nous avons eue et nous l'avons encore maintenant. En effet, EDF est toute-puissante par rapport à la métropole, à l'État et aux différentes communes. J'ai retrouvé le même processus à Toulon, où quelqu'un est bien plus puissant que le préfet et que le président de la métropole, c'est tout simplement la Marine nationale.

figure 4 : Étang de Berre : Rejet et état actuel



figure 5 : état de l'agriculture, chambre d'agriculture (Molina 1994)



Nous montrons comment l'étang de Berre recevait cette eau douce qui créait un déséquilibre écologique très important. Auparavant, on pêchait des anguilles ; maintenant, on commence à pêcher autre chose. Toutefois, cela commence un peu à revenir.

Outre la liaison du canal de Caronte, il y avait le tunnel du Rove. Or, comme l'a dit ce matin M. Borruet, ce tunnel-canal a été obstrué. La voûte était fabriquée avec des fascines de bois par une entreprise qui existe toujours, Chagniau. Il se poursuivait vers Fos pour rejoindre le Rhône au nord de Port St.Louis et alimentait l'étang de Bolmon, qui avait une communication avec l'étang de Berre.

Concernant l'étang de Berre, il y a des interférences avec le golfe de Fos. En 2018, on a créé à Marseille un contrat de baie. Ce contrat s'arrête au niveau de la pointe sud de la Côte bleue mais n'intègre ni le golfe de Fos ni l'étang de Berre. Faire un contrat de baie en oubliant totalement ce qui se passe en matière de pollution à ces endroits-là est grave.

À titre personnel, j'ai critiqué les élus qui ont fait ce contrat de baie. Ils m'ont expliqué qu'on ne pouvait pas lutter contre le grand port

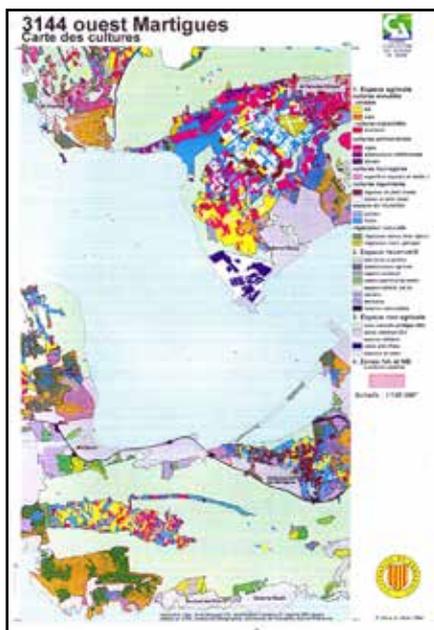


figure 6 :
Études réalisées par l'université de Provence, M. Oliva

figures 7/8 :

Espaces naturels de grandes dimensions : étang de Berre 16000 hectares, Crau 40000 hectares, Camargue 80000 hectares. Une série d'espaces entre 10000 et 15000 hectares : l'Arbois, la Ste Victoire, la Ste Baume. Espaces à prendre dans leur globalité, dans toutes leurs fonctions, ce sont des espaces à part entière. Dans beaucoup de cas il faut en définir les zones d'approches. Des espaces fermés à l'est, ouvert à l'ouest.

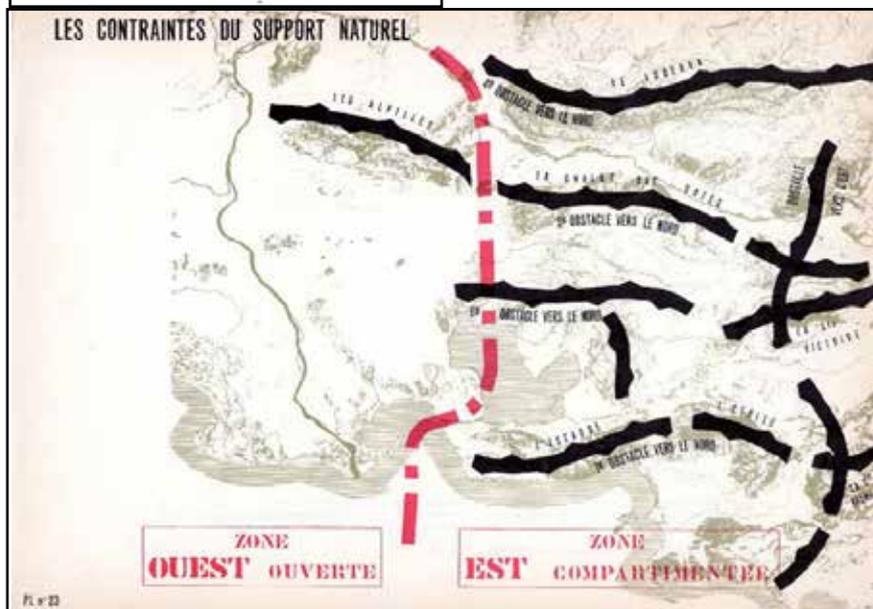
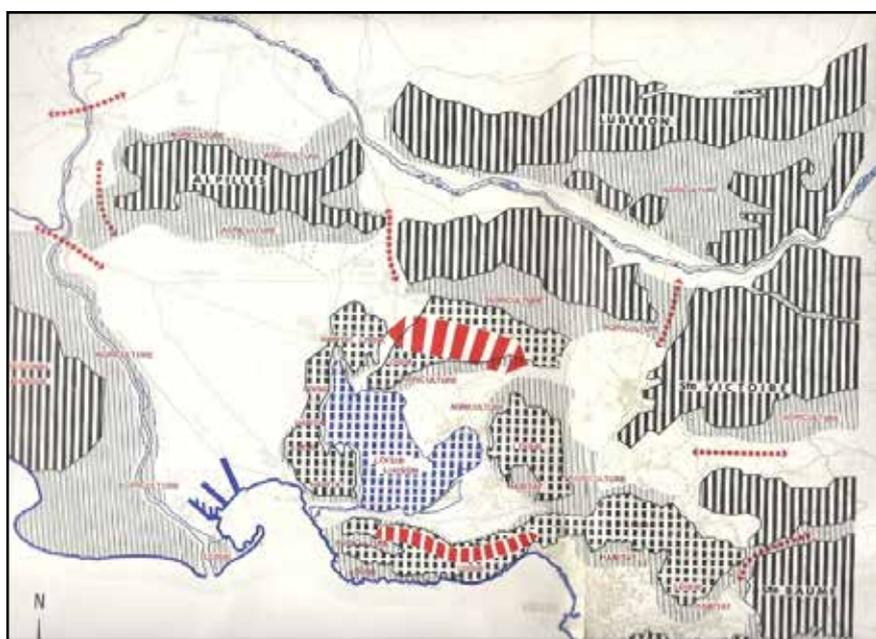


figure 8 : Importance du milieu naturel une stratégie



de Marseille. Cela montre la toute-puissance d'un certain nombre d'entité. Actuellement, en 2018, le grand port de Marseille est encore très puissant.

Voici une carte avec l'occupation du sol actuelle et engagée par l'agriculture (figure 6). Nous avons beaucoup insisté pour avoir les grands détails. On a les zones cultivées, les zones irriguées, les zones dont l'irrigation est engagée. À l'époque, on commençait à travailler très sérieusement avec la Société du canal de Provence, qui avait la charge de l'irrigation de nombreuses zones. Nous avons également indiqué toutes les zones de vignes VDQS.

Actuellement, s'agissant du SCOT 2019 de Toulon-Provence-Méditerranée, on n'a pas de carte, on n'a rien ! On a simplement une carte avec les zones agricoles en grandes patates, c'est tout !

Cette carte a été faite bien après, en 1994. Ce sont des études réalisées par l'université de Provence, M. Oliva), qui sont tout à fait remarquables car l'agriculture est définie à la parcelle près.

Nous revenons au schéma de l'OREAM. Une des premières choses que nous avons voulu bien montrer était que l'on avait à l'ouest de grandes zones totalement ouvertes comme La Crau, la Camargue, alors qu'à l'est, on avait des zones montagneuses qui fragmentent beaucoup l'espace.

Cette carte était importante car c'est la première carte que nous avons présentée au comité de coordination. Dans les OREAM, vous savez qu'on avait le comité technique, le comité de coordination et le groupe permanent d'études. Le comité de coordination était présidé par le maire de Marseille et par le préfet de région.

Nous avons montré cette carte pour dire que nous estimions qu'il fallait d'abord se mettre d'accord sur la prise en compte et la protection des grandes zones naturelles, avec leur zones d'approches et des zones agricoles, avant d'aller mettre des routes, avant d'y indiquer les zones industrielles ou des zones d'habitat, nous avons d'ailleurs des espaces encore très importants. Ces espaces naturels comme La Camargue, en particulier, représente 80 000 ha. L'étang de Berre représente 15 000 ha. La Crau représente 16 000 ou 18 000 ha. Il était donc important de prendre en compte ces espaces extrêmement vastes.

Nous avons également mis l'accent sur de nombreux espaces plus petits, moyens, dont la superficie oscillait entre 10 000 et 15 000 ha.

Par rapport aux grandes unités naturelles qu'il ne fallait pas toucher (la Sainte-Victoire, la Sainte-Baume, les Alpilles, la chaîne des Côtes, etc.), nous avons défini des zones d'approche. La zone d'approche de la Sainte-Victoire est le fameux plateau du Cengle. On ne peut pas étudier la Sainte-Victoire toute seule : il faut la considérer avec sa zone d'approche, ainsi que pour certaines autres unités naturelles. Ces zones d'approche sont extrêmement importantes : c'est tout ce que vous avez en tirets plus fins.

Les grandes flèches rouges indiquent où et comment on pouvait passer entre l'est et l'ouest au niveau de la Côte bleue.

S'agissant de la Côte bleue, c'est intéressant y compris en termes de paysage, car nous avons réussi à faire modifier le tracé de l'autoroute Marseille-Martigues. À l'origine, cette autoroute passait tout droit dans la zone blanche, qui est la zone de Marignane, Vitrolles, etc. C'était commode mais cela passait en plein milieu de zones agricoles. Il nous a semblé préférable de tracer l'autoroute entre deux zones importantes : les zones agricoles plates de Marignane et Châteauneuf-les-Martigues et la zone de la Côte bleue, qui est montagneuse. Nous avons réussi à faire dévier l'autoroute. En effet, à l'époque, pour les X-Ponts c'étaient les autoroutes partout et si possible tout droit !

Un tracé reliait Aix à Fos en passant par-dessus l'étang de Berre avec un pont extraordinaire, mieux que le Golden Gate de San Francisco !

Denis Delbaere.

On voit que beaucoup d'espaces sont attribués à cette notion de loisirs. À quoi cela correspond-il dans votre esprit ?

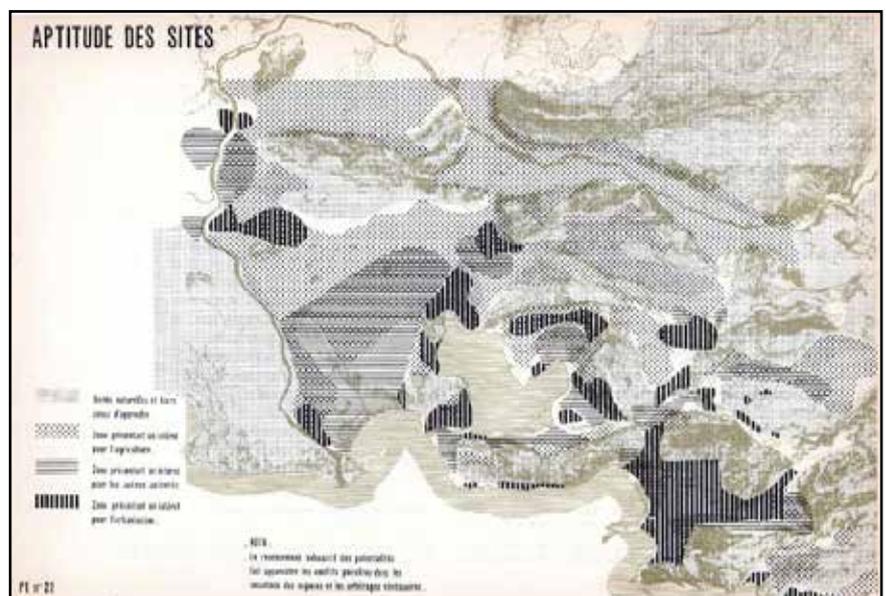
Jean Écochard.

L'une était importante : le plateau de l'Arbois. Nous considérons que c'était une zone qui ne devait pas être construite (coupure verte entre Marseille, Aix en Provence et l'étang de Berre. On a eu ensuite la fameuse histoire de la LGV qui passe en plein milieu et qui fait qu'on a tout bousillé. Nous avons proposé que cette LGV passe plutôt par Marignane et utilise le fameux tunnel du Rove pour déboucher directement à Marseille.

De très grandes propriétés, sur ce plateau de l'Arbois, appartiennent pour partie au conseil général. Nous avons mis des loisirs mais on ne devait avoir ni zones d'habitat, ni zones industrielles, ni zones d'activités.

Nous avons montré sur cette carte (Figure 9), en tirets verticaux, les urbanisations qui existaient à Mar-

figure 9 : aptitude et zones de conflits en particulier dans la zone de la Crau avec la ZIP de Fos, le delta de l'Arc, la plaine d'Aubagne, la zone de Châteauneuf-Les-Martigues



seille. Nous avons proposé un schéma répulsif dont on ne parle pas beaucoup. C'est à ce moment-là que Gaston Defferre nous demandant de partir de l'urbanisation existante.

Nous avons proposé de faire de l'urbanisation dans la zone de La Fare-les-Oliviers parce qu'on était sur des pentes orientées au sud complètement protégées du mistral. C'était une zone qui permettait de faire une véritable ville nouvelle et qui aurait coûté beaucoup moins cher par rapport à l'existant. Il y avait également une autre zone : une propriété très importante que possède le département, qui est l'étang des Aulnes au milieu de La Crau et Fos.

Ce plan a été refusé par le comité de coordination.

Nous arrivons au fameux schéma de l'aire métropolitaine. On peut dire qu'il y a eu de grosses différences par rapport au schéma. (figure 10)

D'abord, la zone d'extension de Fos. Vous voyez que Fos, actuellement, n'a pas encore occupé la totalité de la partie basse, c'est-à-dire la partie où il y a une sorte de rocade

Jean Bonnier.

Dieu merci !

Jean Écochard.

Il y a eu sur le sujet une bagarre en particulier avec les gens du parc de la Camargue, qui disaient que s'il y avait une zone industrielle ici, ce serait une catastrophe pour les flamants roses !

Je pense également que c'était une bêtise car on s'est aperçu très vite que la population qu'on nous demandait d'accueillir dans l'aire métropolitaine était liée aux emplois. La DATAR nous avait demandé d'avoir un taux d'emploi de 40%. Elle considérait qu'avec la sidérurgie qu'on avait donnée à Fos, on pouvait avoir un taux d'emploi important, ce qui fait qu'on a donné des chiffres très importants sur l'ouest (800 000 ou 1 million d'habitants).

Or, les emplois induits par la sidérurgie ne sont jamais arrivés. On avait parlé de l'installation d'une usine de voitures.

Jean Bonnier.

Celle qui ferme à Bordeaux actuellement était prévue à Fos.

Jean Écochard.

Heureusement que cette extension n'a pas été faite : c'est une bonne chose.

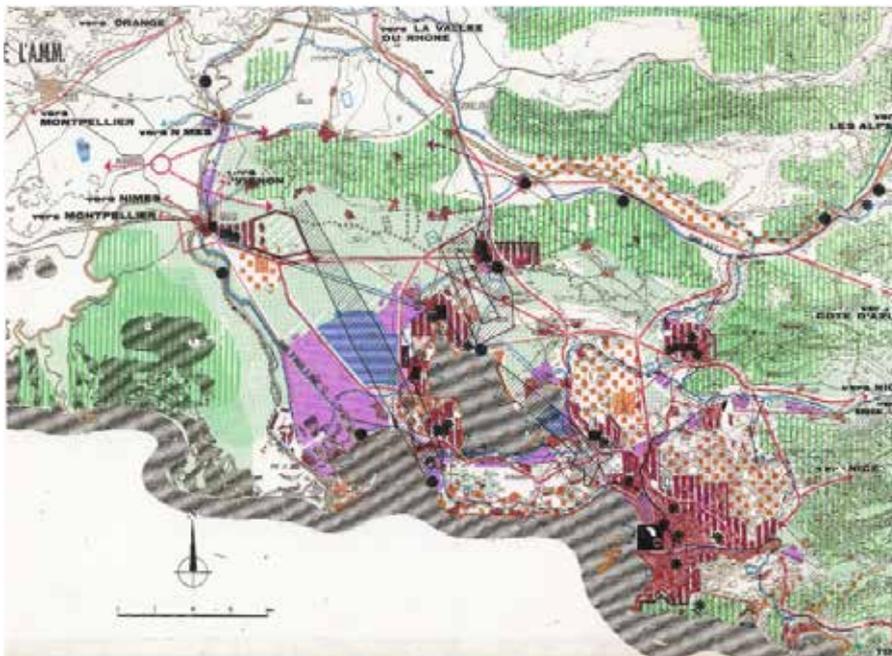


figure 10 : Le Schéma AMM 2000

Par rapport au schéma de l'OREAM :

- non extension ZIP de Fos,*
- urbanisation de l'Arbois,*
- urbanisation sud AIX et vallée de l'Arc*
- non réalisation d'une voie ferrée double entre Marseille et Aix*
- non réalisation de transports par eau sur l'étang de Berre ...*

Une autre chose, qui a été mauvaise à mon avis, est qu'on a urbanisé toute la partie du plateau de l'Arbois. Or, il faut bien voir l'importance de ce plateau. C'était une zone entre tout ce qui se passait à Aix et tout ce qui se passait à Marseille. C'était beaucoup plus qu'une coupure verte. Il s'agissait d'éviter cette urbanisation continue entre Marseille et Aix.

Cela a été complètement raté avec les zones qui ont été développées et surtout, le tracé de la LGV. Je me rappelle que M. Gallas, qui était directeur général de l'EPAREB à l'époque avait dit à la SNCF qu'il ne fallait pas passer au milieu car cela créerait autant de problèmes. Il préconisait de passer par la partie basse, zone déjà urbanisée de Marignane, Saint-Victoret et Vitrolles, avec la possibilité de faire un doublon avec les parkings de l'aéroport de Marignane, un peu comme à Lyon avec Saint-Exupéry.

Malheureusement, la SNCF a réussi à passer en plein milieu, ce qui était beaucoup plus simple pour elle.

Par ailleurs, il y avait énormément de voies ferrées dans tout ce secteur. On s'aperçoit que c'est maintenant catastrophique et qu'ils veulent les supprimer.

D'abord, nous avons immédiatement proposé, dès 1969, de doubler la voie ferrée Aix-Marseille. En effet, elle est encore à voie unique et non électrifiée entre Aix (150 000 habitants) et Marseille (900 000 habitants) !

Nous avons également proposé d'utiliser une autre voie qui existe au sud entre Château neufles Martigues, c'est-à-dire entre la cuvette sud-est de l'étang de Berre et Martigues, qui aurait permis d'avoir un bouclage ferré autour de l'étang de Berre. C'était une voie ferrée départementale qui servait surtout à la Compagnie française de raffinage (CFR), c'est-à-dire à Total, pour exporter ses produits.

Dans les plans les plus récents de Martigues, la voie ferrée est réservée pour aller rejoindre l'autre qui passait par la Côte bleue. On avait donc un réseau ferré extrêmement important. On a voulu faire également une expérience de liaison dans la cuvette sud-est de l'étang de Berre avec l'aérotrain de Bertin.

Un autre point important était le problème des aéroports, au nombre de deux : Marignane, du côté de la cuvette sud-est et Istres, essentiellement utilisé par l'armée de l'air et par le centre d'essais en vol.

Il était à un moment donné question d'agrandir les pistes de l'aéroport de Marignane sur l'étang de Vaine, c'est-à-dire vers Berre. On ajoutait une deuxième piste et on lui donnait à ce moment-là une caractéristique beaucoup plus importante qu'il est d'ailleurs en train de rejoindre.

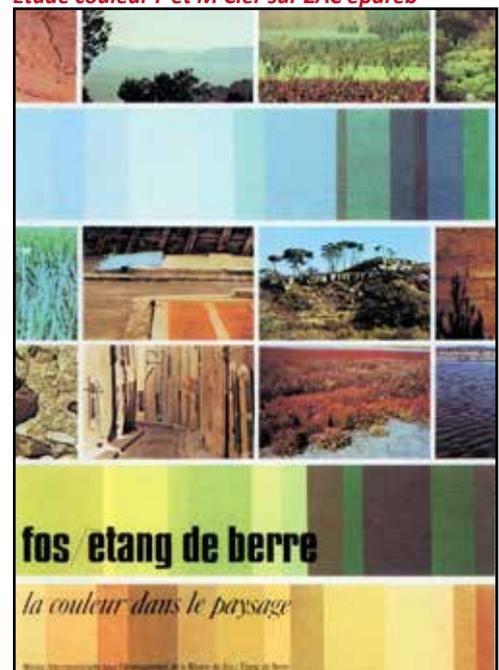
Nous avons dit qu'il fallait peut-être s'arranger avec l'armée de l'air pour utiliser en partie, pour des vols internationaux, l'aéroport d'Istres. Cela n'a jamais fonctionné.

Concernant le delta de l'Arc, je crois que cela a été plus ou moins respecté et qu'il n'y a pas eu trop d'extension de la raffinerie de Berre, laquelle est d'ailleurs maintenant complètement arrêtée, comme d'ailleurs la plupart des raffineries autour de l'étang de Berre. C'est assez catastrophique. On essaie de les relancer avec de l'huile de palme mais cela n'a pas l'air très judicieux.

S'agissant des transports par eau, on est d'abord frappé dans ce schéma par le linéaire côtier. Or, on en parle très peu. Sur ce schéma de l'aire métropolitaine, on a des centaines de kilomètres de linéaire côtier, c'est-à-dire le problème de la mer. On a également des centaines de kilomètres tout autour de l'étang de Berre. Il faut en tenir compte.

Nous avons donc proposé à l'époque d'avoir des liaisons maritimes entre Martigues et Marignane, entre Istres et Berre, entre Saint-Chamas et Marignane, etc., à travers l'étang de Berre.

figure 11 :
Etude couleur F et M Cler sur ZAC epareb



On pouvait avoir une fiabilité de presque 360 jours par an. Cela a été refusé par les ingénieurs des Ponts au motif que nous allions faire fonctionner des choses sur une infrastructure gratuite qui est la mer.

À l'époque, Edmonde Charles-Roux avait relancé les théâtres, et en particulier le théâtre de la Criée. Se posait le problème du parking pour les spectateurs du théâtre de la Criée. J'avais proposé d'utiliser une partie des môles du port autonome de Marseille pour faire des parkings et transporter les spectateurs par bateau jusque devant la criée. Cela avait été refusé.

Or, je suis retraité à Toulon depuis dix ans et la seule chose qui marche bien dans les transports en commun dans la rade de Toulon, ce sont les transports par eau. Ils sont d'une redoutable efficacité entre Toulon et La Seyne-sur-Mer, Saint-Mandrier-sur-Mer, etc.

Je prendrai aussi l'exemple de Paris. Il est anormal de ne pas avoir de transports en commun par eau raisonnables avec une rivière comme la Seine. Il n'y a rien, à part quelques petits bateaux-mouches. Nous avons donc mis le transport par eau sur l'étang de Berre. Des expériences ont été tentées il y a deux ou trois ans, mais cela n'a pas marché.

Y a-t-il eu des suites après l'approche de l'OREAM dans les structures qui ont suivi comme la MAEB, la MIAFEB, la MIDAM et l'EPAREB ? Il se trouve qu'un certain nombre de personnes qui étaient à l'OREAM ont migré vers ces institutions. J'ai d'abord migré vers la MIAFEB et à la fin de la période active, j'ai migré à l'EPAREB en tant que directeur général adjoint : je suis donc responsable de pas mal de choses, bonnes ou mauvaises. Nous allons voir ce que cela donne car nous avons eu le même esprit.

Tout d'abord, je parlerai des problèmes liés au paysage. Nous nous sommes dit à l'EPAREB qu'il y avait tout de même quelque chose d'important tout autour de l'étang de Berre : la couleur dans le paysage. Nous avons fait tout un travail avec une équipe de coloristes, M. et Mme Cler, qui ont étudié les couleurs de Fos-étang de Berre suivant les quatre saisons, car on s'aperçoit que les couleurs varient selon chacune des saisons.

À partir de cela, nous avons fait des palettes que nous avons ensuite distribuées car l'EPAREB était maître d'ouvrage de certaines zones. Par exemple, dans la zone industrielle de l'Anjoly, on avait d'énormes bâtiments dont l'impact sur le paysage était important. Nous leur donnions ces palettes pour les permis de construire.

Les permis de construire, par exemple à Vitrolles, étaient signés par le maire de Vitrolles. Toutefois, il avait été complètement acquis avec ce point de la couleur dans le paysage et nous avons pu le faire sur certains bâtiments, entre autres avec IKEA, ce qui a constitué une grosse bagarre à l'époque.

IKEA voulait bien s'implanter à Vitrolles mais en imposant ses couleurs caractéristiques (jaune et bleu). Nous leur avons dit non et leur avons donné nos palettes. Ils l'ont fait mais dès que l'EPAREB a été dissous, ils ont remis leurs couleurs.

Nous avons eu également un travail très important, toujours très soutenu par le groupe central des villes nouvelles, sur l'utilisation de l'eau dans la ville. Il s'agissait à la fois de chercher à résoudre les problèmes d'inondation et à l'utiliser pour créer des microclimats ou autres.

Nous avons mené un travail à Vitrolles en ce sens. Nous avons fait observer que les nouvelles urbanisations contribuaient à l'imperméabilisation du territoire. La ville de Marignane, qui était en aval de la rivière locale, la Cadière, aurait été inondée.

Nous avons donc passé un accord avec la ville de Marignane en disant que nous allions urbaniser environ 1 500 ha, que nous allions faire des études et que nous garantissons que le débit de l'époque ne serait pas dépassé. Cet accord a pu être passé entre les deux villes.

Pour ce faire, il était nécessaire de faire des bassins de rétention (14 à Vitrolles). Cela continue maintenant et on donne à ces bassins de rétention une vocation d'équipement public. Vous avez par exemple un bassin de rétention-vélodrome municipal. Quand il est rempli, il n'est plus possible de s'en servir à des fins sportives.

Avec M. Demouchy, nous nous étions posé la question de ce que serait le nouveau centre de Vitrolles. Nous avons fait faire une étude par M. Peraldi, sociologue. Il nous avait dit qu'il était inutile d'essayer de faire un nouveau centre à Vitrolles : il y a Carrefour. En effet, la galerie commerciale de Carrefour est le centre.

Avec M. Demouchy, au lieu de faire un centre comme on les faisait dans les villes nouvelles de la région parisienne, c'est-à-dire construit et dense, nous avons décidé de faire un centre vide qui serait un immense parc d'une dizaine d'hectares. Il continue à fonctionner actuellement très bien, les gens s'y réunissent.

On s'aperçoit qu'on peut trouver une centralité autour d'un parc. C'est l'exemple de Central Park : en plein milieu d'une des zones les plus construites au monde, on a un parc et cela fonctionne très bien. Il y a beaucoup de monde. Au lieu de faire un centre dense, nous avons fait un centre vide avec ce parc. Cela a été refait à Istres, où vous avez un grand parc en plein centre qui fonctionne toujours.

Je pense que ce sont là des actions qui ont débouché suite à tout le travail qui avait été déjà fait par l'OREAM et avec la DDA. À l'époque, nous avons beaucoup plus travaillé avec la DDA qu'avec la DDE : nous nous battions avec la DDE alors que nous arrivions à sortir des choses avec la DDA.

(figure 14) Cela est le centre de Vitrolles et un bassin de rétention. M. Demouchy avait dit qu'on allait planter des arbres résistant à l'eau. On peut les couvrir d'eau et ils tiennent le coup : il paraît que cela fonctionne très bien. C'est un des plus gros bassins de rétention de Vitrolles.

Denis Delbaere.

– Qui a assuré la maîtrise d'œuvre de ce parc ?

Jean Écochard.

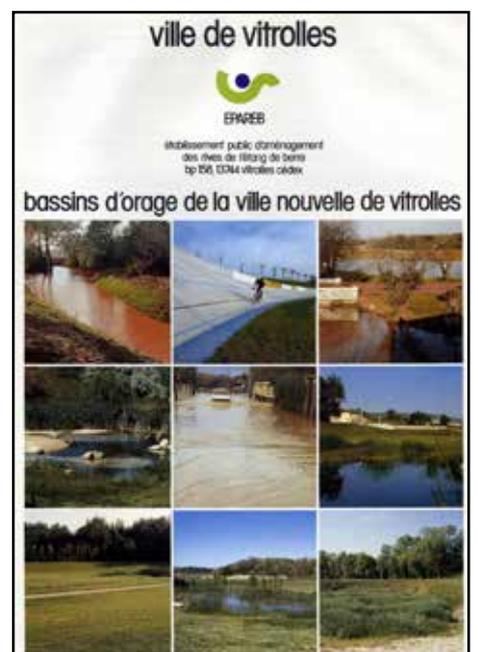
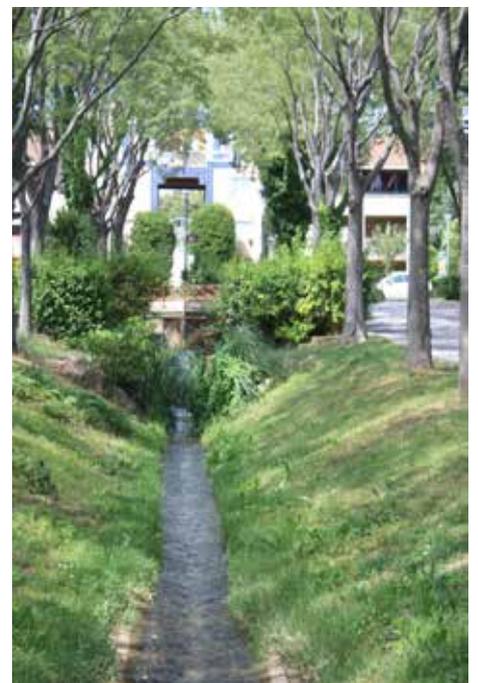
– C'était l'EPAREB. Georges Demouchy était le paysagiste de l'EPAREB. L'EPAREB était maître d'œuvre et maître d'ouvrage à la fois. En général, les réserves de terrain étaient achetées par l'État qui nous les cédait ensuite à un prix intégrant ce que l'État avait payé entre-temps pour entretenir les terrains. Cela commençait donc à coûter très cher et nous avons acheté nous-mêmes nos terrains au bout d'un certain temps.

Nous avons acheté 1 500 ha à Vitrolles et à peu près la même chose à Istres pour être complètement maître d'œuvre et maître d'ouvrage.

La Ferme de Croze est une ZAC que nous avons réalisée à Vitrolles, avec 350 logements, dont 100 logements à loyer modéré.

figures 12/13/14 :

Études et réalisations bassins de rétention et place de l'eau à Croze



Nous avons acheté des terrains agricoles. Nous nous étions donc interrogés pour savoir comment compenser la chose. Nous nous sommes aperçus qu'à côté, derrière le plateau de Vitrolles, il y avait beaucoup de terrains que nous pouvions transformer en terrains agricoles avec le canal de Provence et la SAFER. Dans cette nouvelle zone agricole, ce ne sont malheureusement pas les agriculteurs que nous avons expropriés qui sont venus s'installer, mais des agriculteurs venant de Bordeaux.

C'est à ce moment-là que j'ai commencé à comprendre le rôle des indemnités viagères de départ (IVD) des agriculteurs : cela les intéressait beaucoup plus de récupérer l'argent à l'époque.

Il est intéressant de préciser que nous avons également acheté les droits d'eau à Croze. Nous avons donc pu y réaliser un réseau de ruisseaux. Le maire nous avait mis en garde, craignant que les enfants se noient. Nous l'avions rassuré en lui disant que nous ferions des pentes douces et que la profondeur des ruisseaux serait faible. Cela fonctionne encore très bien et cela crée une sorte de microclimat. Nous avons voulu le faire à Istres mais cela n'a pas fonctionné.

Denis Delbaere.

– En quoi consistent les droits d'eau ?

Jean Écochard.

– Quand vous avez un terrain, vous avez des droits d'eau, c'est-à-dire que vous avez le droit de prendre tant de mètres cubes dans la rivière d'à côté.

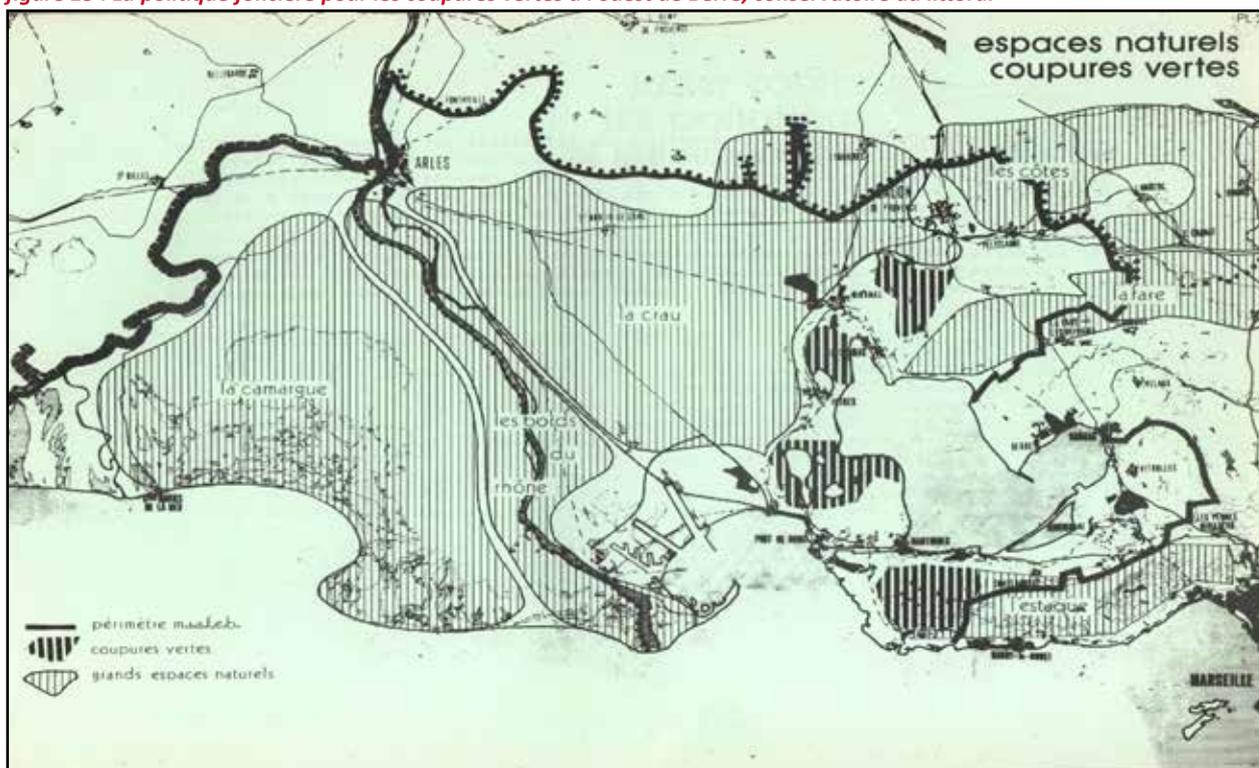
Jean Bonnier.

– C'est un ancien système maintenant aboli du fait du canal de Provence. Autrefois, des ouvrages hydrauliques fonctionnaient ainsi. Chaque parcelle ou chaque propriétaire pouvait disposer d'une certaine quantité d'eau à heures dites. Jusqu'au canal du Verdon au canal de Marseille, on avait par exemple l'eau toutes les 7 heures 45. Cela pouvait tomber au milieu de la nuit : il fallait donc se lever pour remplir son bassin quand on en avait un ou pour arroser. C'était lié à la propriété de la parcelle. Cela a été aboli avec le canal de Provence, qui a tout mis sous pression. Dès lors, on avait un compteur et on payait l'eau utilisée.

Jean Écochard.

– Cela fonctionne encore à Marseille dans certains quartiers avec le canal de Marseille.

figure 15 : La politique foncière pour les coupures vertes à l'ouest de Berre, conservatoire du littoral



Geoffroy Mathieu.

– Pouvez-vous préciser où ont été réinstallés les agriculteurs ?

Jean Écochard.

– Ils ont été réinstallés dans une autre zone que nous avons pu irriguer avec le canal de Provence et que nous avons expropriée grâce à la SAFER. Elle est de l'autre côté de la grande route qui va vers Aix, sur les plateaux qui dominent Vitrolles, au pied du plateau de l'Arbois.

En face se trouve une construction faite par Rudy Ricciotti, qui a complètement foiré. À l'époque, le maire de Vitrolles, qui était PS, voulait absolument avoir son gros bâtiment pour des manifestations sportives, etc. Il avait demandé à Rudy Ricciotti de construire cela sur les terres déversées par Péchiney. En effet, non seulement Péchiney envoyait ses boues en Méditerranée du côté de Cassis, mais aussi à Vitrolles. Si vous partez de Vitrolles en direction d'Aix, vous verrez que tout est rouge : ce sont les fameuses boues de Péchiney.

Geoffroy Mathieu.

– C'était Alusuisse à l'époque.

Jean Écochard.

– C'est en partie à cause de ce bâtiment que le maire de Vitrolles a été balayé par Mme Mégret.

Je reviens au schéma de l'aire métropolitaine. Nous avons prévu une série de coupures vertes sur l'urbanisation ouest de l'étang de Berre. Vous voyez ces grosses marques noires au sud de Martigues, au nord de Martigues avec les étangs du Pourra et de Lavalduc, au nord d'Istres et au sud, du côté de Grans.

Nous avons pu réaliser ces coupures-là parce que nous avons d'abord eu une chance inouïe avec le Conservatoire du littoral.

Nous avons fait acheter un certain nombre de terrains d'entre 30 et 100 ha par le Conservatoire du littoral, par exemple du côté de Saint-Mitre-les-Remparts, la zone du Caderaou.

À Saint-Chamas, le Conservatoire a racheté tous les terrains de l'ancienne poudrerie. Vous savez qu'il y avait un arsenal des galères à Marseille. Les Marseillais ne voulaient absolument pas qu'on fabrique des explosifs à Marseille car cela risquait d'exploser. Il y avait donc une poudrerie très importante à Saint-Chamas.

Le gros problème des gens qui travaillaient dans les poudreries était de se protéger des explosions. On se protégeait en plantant de grands arbres. La caractéristique des poudreries était donc d'avoir une végétation absolument extraordinaire. Cela a été racheté et remis en état par les communes de Miramas et de Saint-Chamas.

Au nord de l'étang de l'Olivier, à Istres, on a le grand domaine de Sulauze.

La coupure verte au sud de Martigues n'a pas été réalisée par l'EPAREB, mais par la commune de Martigues. Cette commune avait un maire communiste dont le bureau du plan et de l'urbanisme fonctionnait très bien sous la direction de M. Sammut. Ce monsieur avait dit au maire : « Si vous voulez faire de l'urbanisme, il faut avoir le foncier ». La ville de Martigues a donc acheté tout le foncier du sud, ce qui est extrêmement important.

Cela me paraît très important pour vous, paysagistes. J'estime que l'on voit beaucoup mieux un site si on est en mer pour regarder la terre. Un travail a été financé en partie par l'État : une série de photos a été réalisée dans toute la région PACA, du Rhône à la frontière italienne, tout le long de la côte, et doit être refait tous les deux ou trois ans pour montrer l'évolution du paysage.

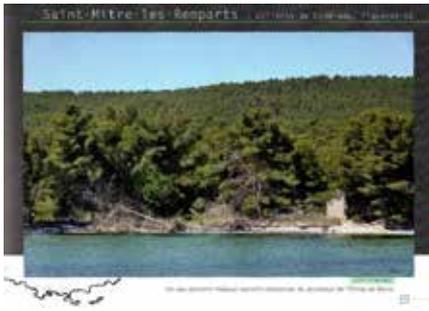
Geoffroy Mathieu

– C'est un observatoire photographique du paysage depuis la mer qui a été commandé par la DREAL.

Jean Écochard.

– Je leur ai demandé comment ils allaient s'y prendre pour l'étang de Berre. Ce sont des photos de 2017 qui permettent vraiment d'appréhender le paysage. Mettez les pieds sur un bateau et allez voir le paysage de la terre à partir de la mer ! Surtout dans un pays où il y a des centaines de kilomètres de littoral.

Quand je suis arrivé à Toulon, j'ai tout de suite acheté un Zodiac et j'ai commencé à prendre des photographies pour comprendre la région toulonnaise.



Nous allons voir des photographies faites par cet observatoire.

- Voici la pointe de Caderaou, qu'on ne peut pas apprécier de la terre car on ne la voit absolument pas, et qui est extrêmement intéressante

- On a là toute la partie du Ranquet, avec une opération de cabanons. Tout le long de la côte méditerranéenne, on a des cabanons, autant du côté de Montpellier qu'ici. L'EPAREB avait hérité d'une zone de cabanons : Le Ranquet, à Istres. Cette zone comptait 400 cabanons. On ne savait pas du tout comment s'en sortir car la DDE nous demandait de transformer cela en lotissement.

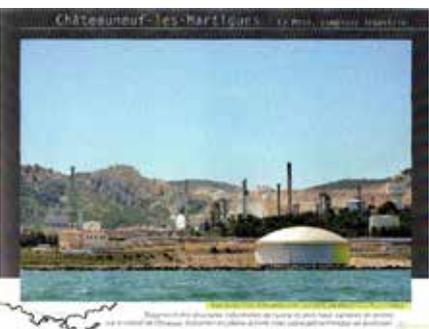


Les cabanons sont des habitudes locales pour les gens qui viennent passer le week-end pour pêcher et faire griller quelques sardines. Il n'y a ni eau, ni électricité, ni assainissement. La DDE a estimé que ce n'était pas possible, que ce n'était pas sain qu'il fallait absolument faire un lotissement équipé.

Nous avons répondu négativement en proposant d'aménager cela et que les gens continueront de l'utiliser ainsi. C'est maintenant passé en lotissement, malheureusement. Dès lors que le cabanon passe en lotissement, cela devient une résidence secondaire bien construite en béton, etc.

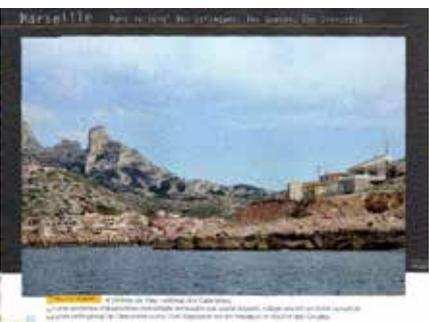


- Voici la partie du fond de l'étang de Berre. On voit le vieux Miramas sur le piton. On distingue quelques bâtiments de la poudrière. On s'aperçoit qu'on a là une zone encore extrêmement intéressante. C'est une coupure que l'on ne ressent absolument pas quand on est sur une route derrière.



- Voici la raffinerie de Total à La Mède. On voit derrière les carrières de castine qui servent à alimenter ArcelorMittal à Fos pour la fabrication de l'acier. La castine est acheminée sur des tapis roulants. Nous avons proposé qu'ils transportent cela sur des barges en prenant le fameux canal jusqu'à Fos. Nous avons rencontré un refus, toujours motivé par cette appréhension de la circulation sur l'eau. Ce sont donc des camions qui transportent !

On aura le même problème à Marseille. En effet, un monsieur qui fait soi-disant de l'environnement, le prince Rainier, a décidé d'urbaniser 6 ha sur l'eau à Monaco. Tous les matériaux viendront pour partie d'ici et de Toulon et vont traverser tous les quartiers nord de la ville de Marseille avant d'aller au port pour être chargés sur des bateaux



- Voici une autre vue, aux Goudes, quartier sud de Marseille. On avait là aussi des cabanons, des maisons minuscules qui ne s'intègrent pas si mal que cela au paysage.

Denis Delbaere.

– Merci beaucoup pour cet exposé passionnant. Monsieur Bonnier, vous souhaitez certainement réagir en apportant de nombreux compléments.

Frédéric Pousin.

– J'aurais bien aimé revenir aux fameuses zones d'approche. Ces zones d'approche regroupent souvent des activités agricoles. Cela permettrait d'articuler avec les propos de M. Bonnier.

Jean Écochard.

– Cela nous assurerait une double protection : la protection de l'agriculture et celle de la zone d'approche.

Intervention de Jean Bonnier

Je suis un peu gêné par le mot de paysage, car c'est un mot qui m'a encombré pendant toute ma carrière et qui continue de m'encombrer.

Je suis agronome. J'ai commencé ma vie professionnelle en Algérie après l'indépendance. J'ai travaillé en Afrique Noire et je suis venu en France au moment où démarraient les travaux d'aménagement des aires métropolitaines. Je me qualifie donc autant d'aménagiste que d'agronome. Par la suite, je suis devenu forestier. Vous choisirez ce que vous préférez !

Ce mot de paysage m'a toujours embêté car quand j'ai commencé ma vie professionnelle, ce mot avait essentiellement une dimension esthétique : « c'est un beau paysage... », etc. Vous connaissez tout cela car c'est votre métier.

C'est très encombrant, même aujourd'hui quand on est dans l'action. À l'occasion de ces premiers travaux, nous avons dû progressivement nous affronter à ce terme, à sa polysémie pour arriver à l'idée que ce que la plupart de nos contemporains appelaient paysage n'était que le décor.

Par contre, le paysage, c'est ce qui fonctionne. C'est un mélange de l'acceptation des géographes et des écologues, ces derniers employant le terme de paysage végétal, etc. Je voulais le préciser car je ne savais pas par quel bout vous alliez attraper la cerise !

Pour moi, le paysage est un territoire en fonctionnement, qu'on voit tel qu'il est mais en même temps tel qu'on appréhende ses modes de fonctionnement, qu'ils nous plaisent ou pas.

S'agissant de témoignage de l'aire métropolitaine, il faut se situer à la fin des années 1960, avec une chose qu'on a sans doute oubliée aujourd'hui dans nos métiers, qu'on appelait à la fin de la guerre la règle des 5 000 m². La guerre est finie ; la reconstruction commence ; il y a une très grande déprise rurale à l'intérieur et à l'extérieur de l'aire métropolitaine.

Je prendrai l'exemple du bassin minier de Gardanne. Les mineurs de Gardanne étaient à la fois paysans et mineurs. Ils étaient tous viticulteurs et avaient tous un jardin de façon extrêmement complète. Ils avaient des terrains : un petit jardin, 1,5 ha de vigne, etc. À cette époque, où il fallait construire et laisser construire, la règle des 5 000 m² s'est imposée. C'était la surface jugée nécessaire pour assumer une épuration individuelle de l'eau. Il fallait avoir 5 000 m² pour avoir une fosse septique.

J'ai 5 000 m² ; je fais une maison et personne ne peut m'embêter. C'était une sorte de règle vernaculaire contre laquelle est venu se fracasser la pratique des plans sommaires d'urbanisme à l'époque, qui sont devenus les POS, puis les PLU.

Quand je suis arrivé, j'ai été recruté à la DDA des Bouches-du-Rhône par le directeur départemental, qui avait dit au préfet : « Il n'y aura pas d'agronome à l'OREAM car l'agronome de l'OREAM est la DDA ». J'ai été de fait amené à collaborer avec tous mes collègues. Tout ce qu'a présenté Jean Écochard en matière d'espaces ouverts, d'espaces agricoles, d'espaces naturels, forestiers, etc., cela a été coproduit.

Cela étant, je dois témoigner que les deux urbanistes, MM. Écochard et Berquin, ainsi qu'un géographe dont j'ai oublié le nom, étaient des personnes ultrasensibles à nos arguments. Nous n'arrivions pas du tout devant des gens qui n'entendaient rien ; au contraire, ils étaient plutôt demandeurs et gourmands.

La politique de la DDA de l'époque était d'assurer la présence du monde agricole dans ce mécanisme colossal d'urbanisation de l'aire métropolitaine.

J'ai évoqué la déprise rurale, agricole, interne et externe, mais nous n'avons pas parlé de la décolonisation. C'est à ce moment-là qu'on a décolonisé l'Indochine, l'Algérie, l'Afrique Noire, etc. On a eu l'arrivée des colons et des Maghrébins. Tous ces gens ont déboulé. Marignane a connu pendant quelques années un taux annuel de croissance démographique de 4,2 %, alors que ce taux est normalement exprimé en ‰. On a eu la création de villes nouvelles sans les nommer comme Carnoux-en-Provence, une espèce d'explosion.

Il y avait là un marché extrêmement juteux pour les gens qui, abandonnant l'agriculture, changeant de métier, voulaient se faire construire une maison sur leurs propres terrains. Par ailleurs, ils pouvaient gagner de l'argent en vendant des terrains de 5 000 m² où on pouvait construire.

Arrivent la loi d'orientation foncière et tout le tremblement ; tout à coup, les plans sommaires d'urbanisme sont finis. C'est à ce moment-là que le mot mitage est apparu, utilisé pour la première fois par mon patron de l'époque, Albert Astier, qui était le directeur de la DDA des Bouches-du-Rhône. Si vous voulez voir le « musée du mitage », venez dans les Bouches-du-Rhône !

Dans une société où chaque propriétaire agricole ou foncier estime que l'on peut construire une maison sur un terrain de 5 000 m², où qu'il se trouve, quel urbanisme fait-on ?

S'agissant du contexte, il y a également cette espèce de « mafia » ou d'entente de la SFIO : Gaston Defferre, Félix Ciccolini, maire d'Aix-en-Provence, Louis Philibert, président du conseil général, avec quelques autres. L'état-major socialiste avait la mainmise : chacun chez soi et tout marchera très bien comme cela. On se débrouille entre nous, et les citoyens de nos villes et de nos collectivités n'ont rien à voir.

Dernière chose qu'on oublie souvent mais qui est majeure : l'investissement de l'État. Avant Fos, il y avait eu l'aménagement hydroélectrique de la Durance. De l'eau coule de Serre-Ponçon jusqu'à l'étang de Berre et fabrique de l'électricité. C'était un chantier colossal. On a également le Centre d'études atomiques de Cadarache. Il y a ITER maintenant.

L'action de l'État précédente, avant la guerre, a été l'arrivée de l'industrie dans l'étang de Berre avec l'élargissement du canal de Caronte. L'étang de Berre, à l'époque étang saumâtre, est devenu un étang salé. Les pêcheurs s'étaient à l'époque révoltés en disant que l'écosystème était changé : ils pêchaient des poissons d'eau saumâtre et étaient envahis par des poissons d'eau de mer. Actuellement, avec l'ouverture du canal EDF et son apport d'eau douce, les pêcheurs se plaignent car l'écosystème est à nouveau changé ! Cela relativise la notion de paysage : on a une sorte d'aller-retour.

Ce contexte de l'investissement de l'État est colossal. J'en témoignerai à titre individuel. Je suis rentré en 1949 en sixième au lycée Mignet à Aix. Il y avait une seule classe de math. élém. Les élèves de ce lycée, qui était un lycée réputé de l'époque (Paul Cézanne, Darius Milhaud, etc.), étaient des fils d'avocat, de professeurs de faculté, de docteurs et de curés !

Quelques années après, il y avait trois classes de math. élém. et il n'y avait plus que des fils d'ingénieur. Entre les années 1950 et 1960, la ville d'Aix est passée de ville de robe à ville d'ingénieurs. Il s'agissait des ingénieurs de l'aéronautique à Marignane, du canal de Provence, d'EDF, du centre d'études atomiques, des raffineries de pétrole, etc.

Tous ces gens sont allés s'installer à Aix, et pas à Marseille. Aix est une ville qui s'est faite sans Georges Frêche. Georges Frêche a transformé Montpellier, une ville qui dormait, en « Montpellier la surdouée, la moderne et l'entrepreneuse ». Aix, c'est plus que Montpellier sans que rien n'ait été fait pour que cela advienne, et ce, au détriment de Marseille, mais avec son consentement car Defferre a voulu éloigner les industries vers l'étang de Berre.. Aucun ingénieur de Cadarache, du Canal de Provence et d'EDF, de l'aéronautique (Eurocopter, etc.), aucun d'entre eux n'est allé habiter à Marseille. Ils ont changé la physionomie de la ville et du pays d'Aix. Il faut le savoir, car c'est le contexte général sur lequel l'État ni personne n'ont rien pu faire, et surtout pas les élus.

Une chose a convergé avec le schéma de l'OREAM : le schéma départemental d'aménagement rural. Je ne sais pas si vous l'avez dans votre bibliographie. J'en ai conservé un exemplaire. Si vous avez retrouvé le document de 1971, je pense que vous retrouverez le schéma d'aménagement rural.

C'est une sorte d'acte de virilité professionnelle du directeur de la DDA et du ministère de l'Agriculture, qui a dit : « il y a un schéma de l'OREAM : je vais faire un schéma d'aménagement rural ¹! Je veux donner à tous les paysans de l'aire métropolitaine, et à tous les élus ensuite, tous les éléments qui permettent de

1 - « *Environnement dans les Bouches-du-Rhône ; Nature-Site-Paysage* » / OREAMM. Marseille : Organisation d'études d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, 1971.

connaître parfaitement l'agriculture de ce département » ; autrement dit : analyse des sols (pédologie), analyse foncière (parcellaire, etc.), analyse des infrastructures (irrigation, caves coopératives, réalisations collectives).

Cette analyse a été faite et suivie par le service que j'ai été amené à créer et à diriger, qui était l'atelier départemental d'aménagement rural. Un modèle était dirigé à Paris par Bernard Latarjet, dont vous avez sans doute entendu parler quand il était directeur de la cinémathèque ou directeur de la fondation de France. Il était le créateur de l'atelier central d'aménagement rural à Paris.

Nous travaillions ensemble. Nous avions une cellule de chargés d'études avec laquelle nous avons commencé à faire des études prospectives. Ce schéma approvisionnait de façon continue, presque par osmose, tout ce qui se faisait à l'OREAM, que les collègues ont très bien digéré et retranscrit.

De notre côté, nous continuions de travailler sur l'agriculture. En effet, l'agriculture qu'on vous montre sur ces schémas est extrêmement variée. On va de la première zone de production maraîchère de France, les Baïsses de Berre, devant Perpignan, et qui continue. C'est ensuite un lieu d'exportation de technologies car les ouvriers de ces exploitations agricoles, de ces serres chauffées sont retournés au Maroc pour investir dans la région de Marrakech avec des financements de leurs anciens patrons français. Quand les producteurs français râlent contre les tomates marocaines, c'est grâce à leur entreprise qu'elles nous arrivent ! Tout cela pour vous expliquer que ce n'est pas si simple.

Nous avons donc une agriculture intensive. Nous n'avons pas d'élevage intensif. Nous avons failli avoir de l'élevage porcin, mais cela n'a pas fonctionné. Par ailleurs, on avait l'élevage traditionnel de La Crau avec le mouton transhumant qui va finir son été à Montgenèvre à Serre-Chevalier ou dans le Queyras.

On a la viticulture. On a l'oléiculture, qui a explosé. Quand la Grèce, l'Espagne et le Portugal sont entrés dans l'Union européenne, l'huile d'olive a resurgi sur nos tables. Je peux en témoigner. J'ai fait une partie de mes études en Italie. Si on voulait de l'huile d'olive au restaurant, il fallait la demander en priant. L'huile d'olive avait disparu. Aujourd'hui, qui n'a pas sa bouteille d'huile d'olive ?

Autre changement, il n'y a pas d'avocats, de médecins ou d'entrepreneurs importants qui n'ont pas leur domaine viticole. Or, ces domaines étaient en train de mourir dans les années 1960 et adhéraient aux coopératives qui ont presque disparu aujourd'hui. Actuellement, tout le monde fait son vin et le vend trois fois plus cher que sa valeur et il en manque !

Sur cette carte, chaque zone est différente, à la fois en termes fonciers et entrepreneuriaux. Les coopératives ont disparu au bénéfice des caves privées hypertechnologiques.

Nous avons analysé le territoire à notre façon. Nous nous sommes rendu compte, ce qui est passé inaperçu malgré le fait que nous l'ayons dit lors de séminaires, congrès, etc., que le Rhône n'existe pas dans l'aire métropolitaine, dans l'histoire métropolitaine.

On a trois villes : la ville anatolienne de Marseille, la ville grecque ; la ville romaine d'Arles, qui domine la Provence, la deuxième Rome ; et la ville durancienne d'Aix.

Quand nous avons analysé les flux agricoles, nous nous sommes rendu compte que l'existence d'Aix était totalement liée au débouché de la Durance. Si vous regardez ce schéma, vous verrez apparaître le delta économique de la Durance et vous verrez que le Rhône n'existe pas. Le Rhône n'existe que depuis Fos. Je dis cela à l'historien car c'est une piste : je ne suis pas historien mais seulement agronome.

Ce delta économique de la Durance explique peut-être une partie des différends entre Marseille et Aix. Aix est une ville où les grands Marseillais ont une bastide, mais pas plus. Vous relirez Le hussard sur le toit, de Giono.

Par ailleurs, nous avons analysé les terroirs. Nous nous sommes dit que cette variété agronomique et agroéconomique pouvait s'analyser en terroirs. Cela n'a pas eu de grands effets car tout cela a ensuite été balayé par les grands équipements et les grands choix économiques.

Nous avons progressivement entamé cette réflexion sur le paysage que j'ai évoquée au début et ensuite, j'ai été amené à reprendre cette idée de trame verte en 1971. C'était un essai en quelque sorte préhistorique de ce qu'est devenu un des musts du ministère de l'Écologie.

Jean Écochard nous a montré le côté extrêmement innovant de toute cette réflexion. Nous étions inscrits dans ce mouvement avec la famille Molinier. En effet, tu as évoqué le fils, mais il y avait aussi le père, des phytosociologues. Une « école » a ensuite dépassé tout cela avec Pierre Quézel une école d'écologie et de palynologie qui s'appelle maintenant l'Institut méditerranéen de biodiversité et d'écologie (IMBE).

Une autre école importante de réflexion sur la nature et sur l'environnement date de cette époque. Elle est, à Montpellier, le Centre d'écologie fonctionnelle et évolutive (CEFE), elle nous a également inspirés..

Avec ces gens-là, tenez-vous bien ! En 1972, nous avons conçu avec l'urbaniste Morel, et d'autres, les parcs de la Sainte-Baume, des Calanques, et de la Sainte-Victoire ! Le grand site de la Sainte-Victoire a été créé il y a environ dix ans ; le parc des Calanques a été créé il y a trois ou quatre ans ; le parc de la Sainte-Baume a été créé l'année dernière. Faites le compte : vous voyez qu'il n'y a pas que les arbres qui poussent lentement, les idées aussi !

Je dois également signaler l'abandon du chemin de fer sous la pression expresse des Ponts et Chaussées. Sur 118 communes des Bouches-du-Rhône de l'époque, 80 étaient desservies par une ligne de chemin de fer abandonnée ou non utilisée, mais existante. Je tiens à votre disposition la carte IGN de 1948 sur laquelle figurent ces lignes de chemin de fer qui pourraient constituer un sacré réseau express régional. Tout cela pour vous dire que l'on était dans une époque où c'était tout pour la voiture, on mangeait la terre n'importe comment, on se servait de n'importe quoi n'importe comment. C'était l'ambiance.

Tout notre travail a constitué à approvisionner les planificateurs de l'OREAM principalement. Nous étions souvent alignés contre la direction départementale de l'équipement et la direction régionale de l'industrie, qui dirigeait les mines et carrières. Je ne vous dis pas combien de milliards de mètres cubes de matériaux ont été utilisés pour faire les darses de Fos, les autoroutes et tous les ouvrages de travaux publics.

Il s'agissait pour nous de donner aux planificateurs le meilleur des éléments dont nous pouvions disposer. Nous avons utilisé à fond la Société du canal de Provence, qui était un cabinet d'études important en matière de pédologie, d'analyse des sols, etc., même si d'un autre côté, on vendait de l'eau aux personnes qui avaient construit des maisons sans permis de construire...

En même temps, nous avons approvisionné les agriculteurs. En effet, nous faisons les plans de sauvegarde d'urbanisme et les POS. Nous arrivions avec du matériel comme les parcellaires. Il m'est souvent arrivé, dans une commune, de parler d'une terre inconnue à des conseillers municipaux ! Je ne vous parle pas des kilomètres en 4L que nous avons parcourus pour découvrir et connaître ces territoires.

À la chambre d'agriculture, il y avait une personne importante, Christian Mihière qui était le chef du service foncier. Il était à fond avec nous dans cette mécanique : si les agriculteurs veulent tenir le coup, il faut leur donner du matériel. Nous avons été conduits à créer une sorte de texte qu'on a appelé la « Charte des zones agricoles ». Les agriculteurs estimaient avoir le droit de construire une villa pour leur fils, par exemple, sur leurs terres, car c'est la tradition en Provence : quand on a un enfant ou deux, on leur donne un terrain où ils bâtissent leur maison. D'accord, mais dans ce cas, il faut que la construction soit dans la continuité de la ferme existante. Cela est la vraie tradition provençale. En effet, si tu construis une villa, tu vas la revendre. Si tu fais maison à côté, c'est vraiment pour ton fils ou ta belle-fille.

Pendant des années, on nous a accusés au niveau central et parisien comme étant une direction départementale qui laissait tout faire et qui laissait construire. J'ai la faiblesse de penser que nous avons tout de même sauvé quelques milliers d'hectares grâce à cette charte qui n'était pas parfaite mais qui était au moins opératoire. Pendant que l'on faisait le grand schéma de l'aire métropolitaine, nous faisons ce petit travail.

Qu'en ressort-il aujourd'hui ? La métropole existe, etc. Il se trouve que je siége au conseil de développement de la métropole dans la commission développement durable. J'estime avoir deux challenges.

Premièrement, le foncier agricole. Il y a un problème foncier bête et méchant. On ne peut faire de l'agriculture que si on a de la terre, et de la terre desservie, qui n'est pas enclavée entre une zone industrielle, un dépôt d'ordures et un immense hangar logistique de 4,5 ha. C'est la première bagarre qui se livre actuellement.

Deuxièmement, la relecture fonctionnelle des forêts de l'aire métropolitaine marseillaise. Comme je vous l'ai dit, je suis aussi forestier méditerranéen. Pour la plupart des gens, la forêt compte pour deux choses : elle brûle et elle est dangereuse donc ce n'est pas la défense des forêts contre l'incendie, mais la défense des maisons contre la forêt. Il faut retourner la chaussette.

Par ailleurs, pour que la forêt offre les services qu'on attend d'elle, il faut la cultiver et ne pas seulement la regarder pousser, d'autant plus qu'avec les impératifs du changement climatique, de l'adaptation aux changements du climat, de la séquestration du carbone, etc., de nouvelles pratiques sylvicoles sont à faire émerger. Nous sommes là dans la nouveauté absolue. Nous sommes le Capgemini de la forêt méditerranéenne !

En effet, dans la métropole la plus boisée d'Europe, ce problème se pose de façon extrêmement prégnante. Ce n'est pas seulement là en termes de décor car si cela brûle demain, ce n'est pas joli.

Il y a là toute une poursuite de préoccupations que nous avons enclenchées en 1965. Nous nous sommes inscrits dans une démarche, et je ne remercie jamais assez mes collègues de l'OREAM d'avoir été le fût de ce canon qui poursuit son chemin.

Peut-être que certains paysagistes peuvent me renseigner sur ce qu'était la PRAZ (protection Provence Alpes Côte d'Azur). Un périmètre de la PRAZ avait été défini avant les notions de zone protégée et Natura 2000. Cela se passait dans les années 1960. Or, je ne trouve aucune trace juridique ou documentaire sur cela.

Frédéric Pousin.

– Je vous remercie tous les deux pour vos deux interventions parce qu'elles font comprendre une chose très importante à mon sens. Cela montre cette collaboration entre l'OREAM, la DDA et les différents experts qui sont autour (les bureaux d'études que vous avez sollicités, la Société du canal). Cette collaboration fait bouger la conception du paysage qui pouvait préexister. On n'est plus dans des logiques de protection uniquement, mais dans des logiques d'intégration, de gestion et d'aménagement. On entre dans une conception dynamique des choses. C'est ce que vous avez dit d'emblée en énonçant votre compréhension de la notion de paysage.

C'est intéressant et c'est sûrement à retenir au titre d'un apport de ce moment-là, l'OREAM, et de cette collaboration pluridisciplinaire en matière d'aménagement.

Merci également de nous avoir informés sur le devenir. Il est vrai que je n'avais pas du tout la vision que vous nous avez donnée, Monsieur Écochard, de la suite de l'OREAM et des différentes structures qui ont porté les actions. Par conséquent, on comprend certains effets

Jean Écochard.

– J'ajouterai quelque chose sur notre collaboration avec la DDA. Nous nous sentions, nous, très seuls et très faibles par rapport à la toute-puissance de la DDE. Je me souviens que nous nous étions dit que nous ne parviendrions jamais à nous battre contre ces gens-là qui accordaient les permis et construisaient les autoroutes. Nous nous sommes dit à ce moment-là que la DDA pouvait nous aider. M. Genevey qui était le patron du groupe permanent d'études, nous demandait de donner tels et tels renseignements à la DDA, ou de demander à la DDA d'assister à telle réunion de façon à ce que nous ne soyons pas seuls, mais deux. Il y avait le directeur de la DDA, M. Astier, un passionné de cheval. Nous le mettions en face du directeur de la DDE et cela nous renforçait.

Jean Bonnier.

- Albert Astier avait derrière lui le président de la chambre d'agriculture, le président de la FNSEA, frère du cinéaste Jacques Rouffio et maraîcher de la vallée de l'Huveaune. Il avait tous les paysans derrière lui et quand il disait quelque chose, le préfet savait qu'il pouvait éviter un camion de tomates devant la préfecture !

Une incursion paysagère dans le schéma de l'OREAM

Denis Delbaere, Véronique Hattet, Geoffroy Mathieu

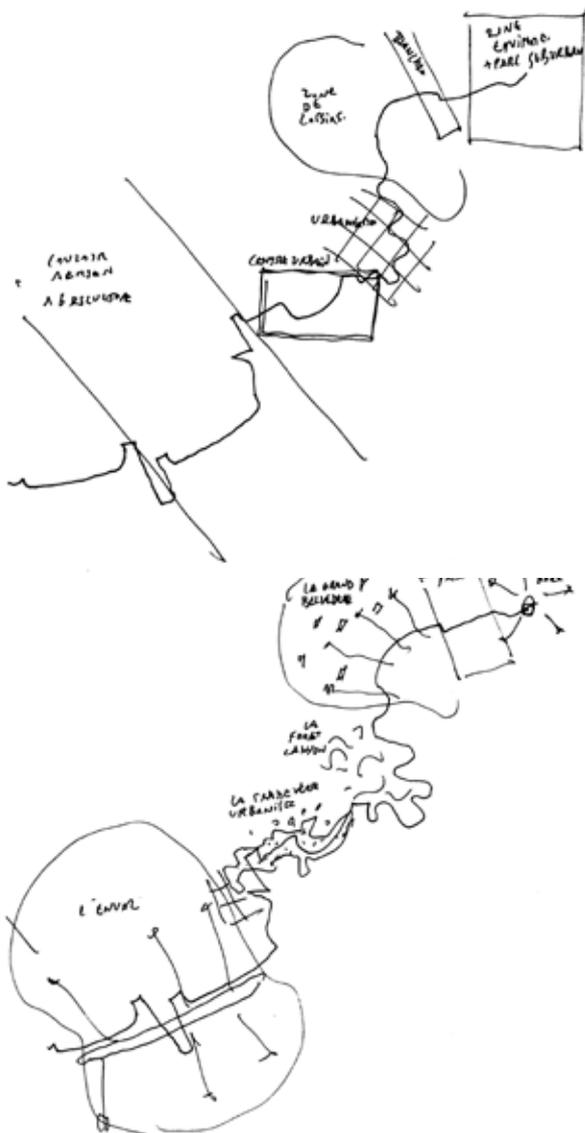
Le parcours que nous avons suivi le 9 Janvier 2019 entre 9h50 et 17h30, Véronique Hattet et moi-même, sous la conduite du photographe Geoffroy Mathieu, l'un des créateurs du GR 2013, a emprunté ce circuit de randonnée métropolitain depuis la gare de TGV d'Aix-Marseille vers les rives de l'Étang de Berre à travers les territoires des communes de Vitrolles et de Marignane. Reporté littéralement sur le schéma de l'OREAM, cet itinéraire nous fait traverser des entités spatiales dont les vocations devaient différer nettement les unes des autres selon les auteurs de ce Plan :

- autour de la gare TGV, l'étendue du plateau du Haut Arbois était destinée à accueillir un « pôle d'équipement » incluant une « base de loisir » et un « parc suburbain ». Ce pôle d'équipement devait être traversé par une large tranchée pare-feu « primaire » - c'est-à-dire dans le langage du Plan, de première importance. Il se trouve au centre d'une vaste « zone de loisir » que nous traverserons donc également.
- au Sud Ouest de ce pôle, un secteur destiné à être urbanisé « à la fin du siècle », dans la périphérie de la ville nouvelle de Vitrolles
- ensuite, le « centre urbain » de Vitrolles
- en poursuivant au Sud-Ouest, un large couloir inconstructible en raison des « nuisances de bruit » générées par l'aéroport de Marseille-Provence. Ce secteur est réservé par le Plan à l'« espace agricole »
- sitôt sorti de ce couloir non-aedificandi, des terrains affectés à une urbanisation assez diffuse le long de l'espace ouvert préservé de la « plaine de Notre-Dame », avant d'arriver à l'Étang de Berre. Cette dernière séquence de notre promenade a été écourtée par manque de temps.



Caractérisé donc par une forte séquentialité, faisant se succéder de vastes étendues vouées à demeurer ouvertes ou à être urbanisées, l'itinéraire que nous avons suivi a effectivement présenté des paysages de densité et de nature très différentes et contrastées. Par contre, dans de nombreux cas, le décalage entre le programme affecté à ces séquences et ce qu'elles sont réellement devenues est considérable. Le propos du présent texte est à la fois de rendre compte de ces différences, et d'identifier les éléments de paysage qui semblent, à titre d'hypothèse, entretenir une relation avec les intentions spatiales du Plan de l'OREAM. L'objectif est ici d'identifier quelques logiques d'une dialectique du Plan et du Paysage, dont la compréhension est l'objectif central du séminaire.

Ci-dessus, en haut, extrait du SDAM avec en vert le tracé de l'itinéraire suivi et, à droite, un croquis d'interprétation indiquant les principaux éléments de planification rencontrés (de haut en bas et de droite à gauche : le pôle d'équipement et la tranchée pare-feu, la zone de loisirs, la zone à urbaniser, le centre urbain et le couloir aérien). En bas, extrait de la carte IGN top 25 avec en vert le tracé de l'itinéraire suivi et à droite un croquis d'interprétation des différentes séquences paysagères rencontrées.
Montages cartographiques : Véronique Hattet
Croquis : Denis Delbaere



Le pôle d'équipement du plateau d'Arbois

Le paysage de l'Arbois est, comme prescrit par le Plan, faiblement urbanisé. Il présente pour l'essentiel de grands espaces agricoles et boisés, animés par un relief assez chahuté faisant alterner des vues parfois très lointaines et des séquences d'espaces plus contenues. Si la préservation du caractère ouvert de l'espace peut être interprétée comme un succès du Plan, la « base de loisir » et le « parc suburbain » projetés dans cette grande « zone de loisir » ne semblent pas avoir vu le jour. Le paysage est là, mais pas son équipement.

Cependant, il est possible d'interpréter certains équipements propres au secteur comme des actualisations involontaires de cette volonté d'équipement. En premier lieu, la présence de la gare TGV confère au secteur une centralité forte, en fait l'une des portes d'entrée majeures dans le tissu métropolitain, et par ailleurs le point nodal du tracé du GR 2013. L'implantation de la gare TGV, certes non programmée par l'OREAM, confirme cependant la centralité du plateau d'Arbois et opère ainsi le décentrement de la métropole entre Marseille, Aix et l'étang de Berre, ce qui constitue sans doute l'un des objectifs premiers du Plan.

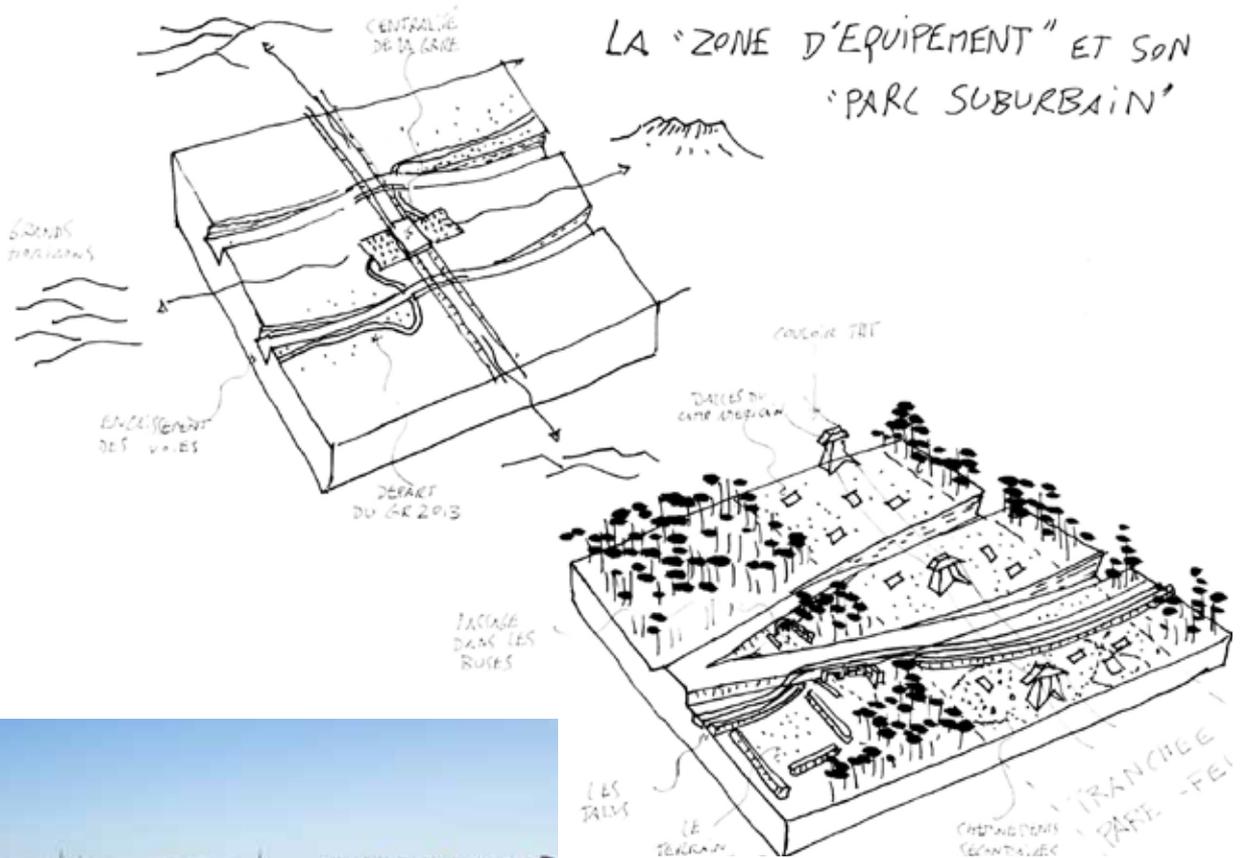
Par ailleurs, ce caractère de centralité est fortement affirmé par l'architecture de la gare puisque le paysage est composé autour d'elle selon une géométrie assez rigoureuse et élémentaire. Deux grandes aires de stationnement sont disposées de part et d'autre de la gare. La voie à caractère autoroutier (D9) croise ici selon un axe Est-Ouest la ligne à grande vitesse qui s'organise du Nord au Sud, l'ensemble formant une figure cruciforme dans l'épaisseur de laquelle la gare est logée grâce à la séparation des deux chaussées de la voie autoroutière, qui encadrent la gare au Nord et au Sud et franchissent les voies ferrées au moyen de deux viaducs qui, aussitôt après, s'enfouissent dans le sol en passant dans de profonds déblais aux talus monumentalisés par l'émergence des roches calcaires, comme autant de falaises parallèles. Cet encaissement des voies a pour effet de ne pas refermer le paysage, si bien que les vues s'ouvrent très loin vers l'horizon depuis la gare, véritable observatoire depuis lequel des points de repère aussi prestigieux que la montagne Sainte-Victoire se donnent à voir. La gare de TGV pourrait donc bien constituer aujourd'hui le germe de la « zone d'équipement » planifiée par l'OREAM.

De même, il est tentant de voir une première expression du « parc suburbain » à travers les forêts que traverse le GR 2013. Ces pinèdes présentent souvent des caractères de composition spatiale qui leur donne une ambiance de parc. Par exemple, les clairières ouvertes par les terrains de ball-trap, ou par la tranchée pare-feu dont l'axialité quasi ludovicienne est soulignée par le corridor des piliers à très haute tension qui la domine, construit une alternance de séquences ouvertes et fermées très scénographique. La large tranchée broussailleuse du couloir pare-feu, et les dalles de béton qui la jalonnent, issues de l'ancien camp américain démantelé dans les années 1950, constitue un terrain d'aventure pour promeneurs et marginaux. La piste que nous avons suivi a par ailleurs ici la largeur confortable d'une belle allée de parc, et les talus terreux qui l'entourent pour combattre les tentatives d'invasion par roms et autres indésirés, soulignent encore leur géométrie et accroissent leur prégnance dans l'espace du bois. Parfois, ces talus s'élèvent de plusieurs mètres et deviennent des promontoires depuis lesquels le paysage s'offre largement.

La proximité de l'autoroute, certes, altère l'image de parc qu'il est possible d'affecter à ce paysage, mais en même temps elle introduit à son tour des éléments d'architecture qui soutiennent l'expression d'un espace public aménagé : par exemple, les larges buses de béton qui passent parfois sous les remblais de la D9 pour rétablir l'écoulement des eaux ou le passage de la faune sont tellement hautes qu'il est possible de s'y glisser pour traverser l'infrastructure, comme si on avait voulu rétablir la fluidité des cheminements publics. L'accès à ces tunnels miniatures présente souvent une belle architecture de soutènements, à base de gros moellons pierreux, à la fois très bruts et très dessinés, comme auraient pu l'être les éléments de mobilier du parc suburbain rêvé par l'OREAM.

Blocs-diagrammes du pôle d'équipements et du parc suburbain (dessin de D. Delbaere).

La gare TGV d'Aix, une traduction tardive du pôle d'équipement, et le couloir à Très Haute Tension comme axe majeur du « parc suburbain » photographies de G. Mathieu

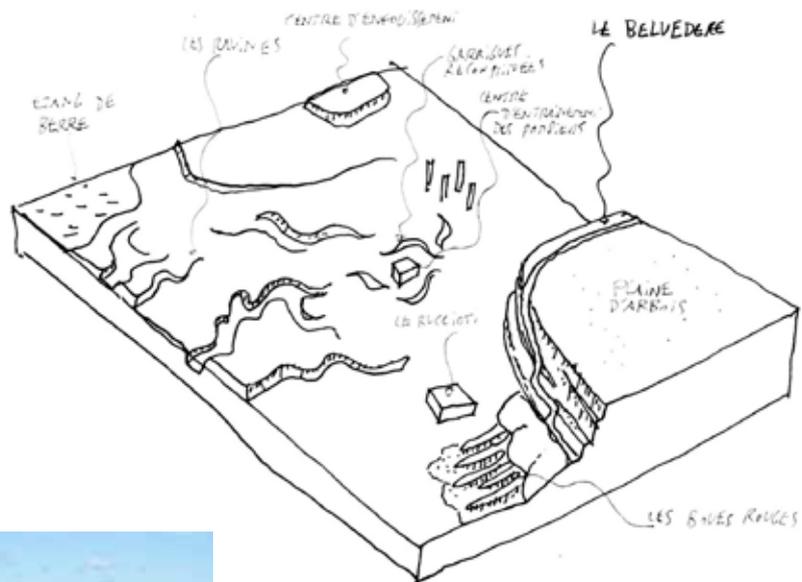


La zone de loisir

Au sortir de ce parc, la piste disparaît pour laisser place à un simple sentier étroit qui longe un temps un coteau élevé au dessus de la plaine. Depuis ce belvédère, au sortir de la séquence boisée du parc, on découvre l'immensité de l'Arbois et la diversité des petits événements architecturaux et géomorphologiques qui l'animent, comme une grande page blanche griffonnée au hasard. Les plus grands traits qui serpentent sur l'étendue sont formés par les émergences rocheuses des ravines qui entaillent le plateau selon des sinuosités quasiment animales. Au loin, le remblai du centre d'enfouissement intercommunal, constitue un autre événement. Plus discrètement, le centre d'entraînement des sapeurs-pompiers introduit une architecture de décor de théâtre, sous la forme d'un morceau de ville fantôme destiné aux exercices d'assaut. A l'artifice de cette ville de carton-pâte répond celui de centaines d'hectares de garrigues qui ont été reconstitués autour du site. La même impression d'artificialité se dégage du Centre des arts urbains, « le Stadium », construit par Rudy Ricciotti dans les années 1980, immense blockhaus graffé et apparemment abandonné en bordure d'un site de dépôt de boues rouges hautement polluées.

Cette accumulation d'artefacts étrange nous évoque un spectacle de foire, comme autant de stands d'animation que le hasard aurait dispersés à l'intérieur de cette étendue que l'OREAM voulait assimiler à une vaste zone de loisirs.

LA "ZONE DE LOISIR"



*Bloc-diagramme de la zone de loisirs. Dessin D. Delbaere
Le Stadium en bordure d'un site de dépôt de boues rouges
hautement polluées. Photographie G. Mathieu*

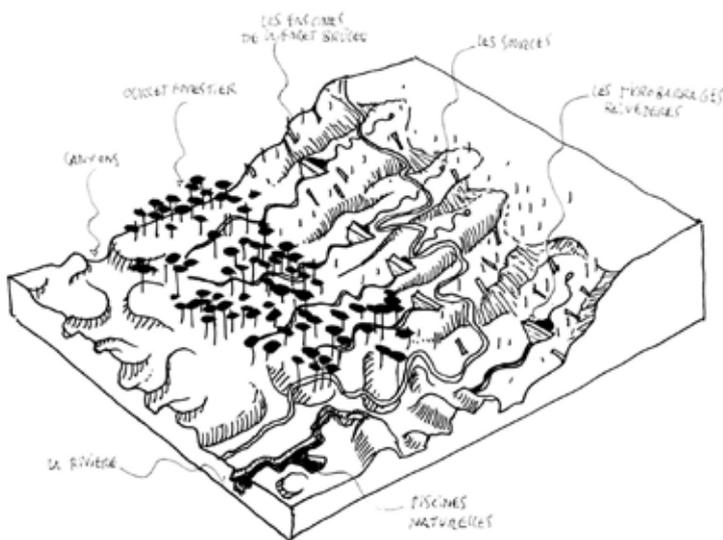
La « zone à urbaniser à la fin du siècle »

La séquence paysagère dans laquelle nous entrons ensuite diffère radicalement de celle que nous quittons. Le sentier, désormais introuvable sans le balisage qui l'accompagne, et que des incendies de forêt de 2015 ont en partie fait disparaître, descend lentement les pentes du plateau et, passant de vallon en vallon, parvient dans un fond boisé dont les ondulations s'accroissent peu à peu pour former un véritable paysage de canyons, sec et blanc, dans les cavités duquel s'écoulent des ruisselets puis, alimentée par les apports karstiques, une véritable rivière au cours vif et aux circonvolutions complexes.

Aucune urbanisation ici, bien que la fin du siècle aient été dépassée depuis une vingtaine d'années. Nous nous en réjouissons car le paysage est d'une grande beauté, et nous nous interrogeons sur les raisons qui ont pu guider l'équipe de l'OREAM à envisager que de tels sites puissent être urbanisés.

Ce paysage présente en fait les qualités d'un parc naturel, dont l'architecture et les équipements, bien que discrets, structurent nettement l'espace. Sur les pentes, les incendies de forêt ont laissé un trame de souches entre lesquelles des fascines de fortune ont été installées en calant des troncs et des branchages entre elles. Ces grandes fascines, en retenant le sol et en limitant l'érosion des espaces brutalement déboisés, forment de grands escaliers et composent peu à peu des micro-terrasses sur lesquelles il est plus facile de circuler qu'en pleine pente. De même, lorsque les talwegs s'approfondissent à mi-pente pour former ensuite d'étroites ravines dans lesquelles l'eau se précipite, des émergences rocheuses ralentissent leur écoulement, à la façon de petits barrages, et le soutènement naturel qu'elles dessinent offre l'opportunité d'une pause confortable, en belvédère ouvert sur l'horizon. Nous nous sommes d'ailleurs demandés si ces barrages sont des formations naturelles ou si les forestiers, désireux de lutter contre l'érosion, les ont construits en accumulant ici de gros blocs rocheux. Ce paysage hybride, entre nature et artifice, n'est-il pas caractéristique de nombreux parcs paysagers ? Le secteur des canyons, que nous avons emprunté après avoir traversé un épais ourlet boisé miraculeusement conservé au pied des pentes, a tout d'un paysage de loisir. Outre le labyrinthe naturel que forme sa topographie complexe, il dispose aussi l'agréable surprise de piscines naturelles, alimentées par l'eau fraîche sortie des grottes.

LA « ZONE A URBANISER »



Bloc-diagramme de la zone à urbaniser.

Dessin D. Delbaere

Vue d'une terrasse « naturelle » et des canyons.

Photographies : G. Mathieu

Le « centre urbain »

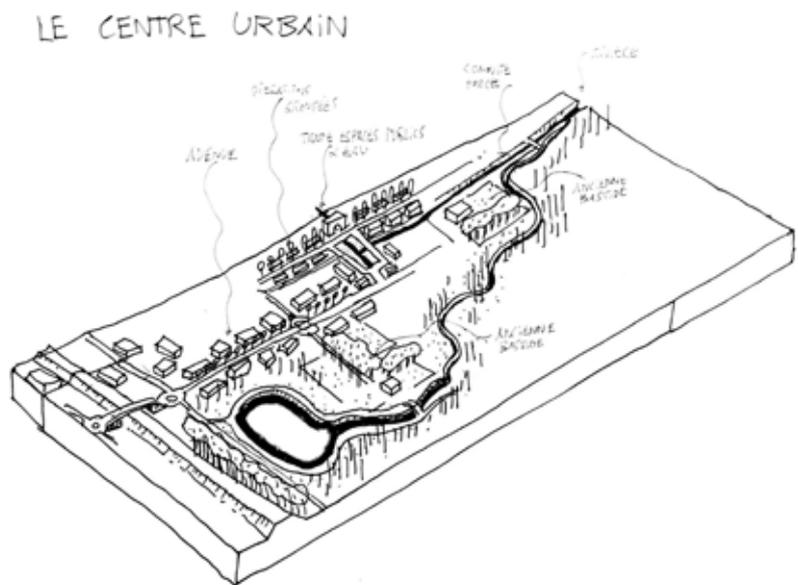
Le GR 2013 longe ensuite cette rivière de la Cadière selon un tracé facile à suivre, le long des berges, sous la forme d'une promenade en bonne et due forme, aménagée dans les années 1980 en périphérie de Vitrolles. Le relief s'apaise et nous traversons un complexe de prairies et de parcs sommairement aménagés, bordés par une urbanisation de faible densité mais presque toujours présente en arrière-plan. Il s'agit de petites opérations de logement, maisons individuelles groupées le plus souvent, avec rarement de petits collectifs.

On est loin de la densité attendue pour un « centre urbain » et finalement seuls les espaces publics parlent ici du projet urbain d'autrefois. Ils forment une véritable trame continue de promenades et de jardins publics, dont l'aboutissement est un grand étang circulaire aux berges aménagées et traversé par une passerelle donnant accès à l'un des petits quartiers d'habitat groupé en bordure. Celui-ci s'organise autour d'un réseau de rigoles dans lesquelles une eau vive s'écoule, captée par dérivation de la rivière et alimentant autrefois des parcelles maraîchères. La rectitude et les alignements d'arbres des voiries principales, l'alignement des façades et la constance des reculs du bâti par rapport à la voie, signalent bien la volonté de planifier le paysage urbain. D'anciennes bastides, Font Blanche, la Ferme de Croze, transformées en salles municipales forment des maillons importants de cette trame verte, avec leurs ensembles de platanes aux dimensions et aux formes sculpturales.

L'animation urbaine ne se fait finalement sentir qu'à l'approche de l'autoroute, quand le trafic automobile s'intensifie. Les voiries prennent alors le profil d'avenues larges, entrecoupées de giratoires et bordées d'entrepôts commerciaux ou tertiaires. Pas de centre urbain donc ici, mais une tentative, semble-t-il abandonnée, de construire une ville nouvelle (Vitrolles) dont seule la trame paysagère aura à peu près vu le jour.

Bloc-diagramme du centre urbain. Dessin de D. Delbaere

De haut en bas et de gauche à droite : le sentier gagne en lisibilité à la sortie des canyons, les bastides forment l'infrastructure paysagère d'une trame d'espaces publics, les opérations de logement ont été accompagnées de projets d'espaces publics très dessinés, l'urbanisation prend une forme moins maîtrisée à l'approche de l'autoroute. Photographies de G. Mathieu



L'espace agricole du couloir aérien

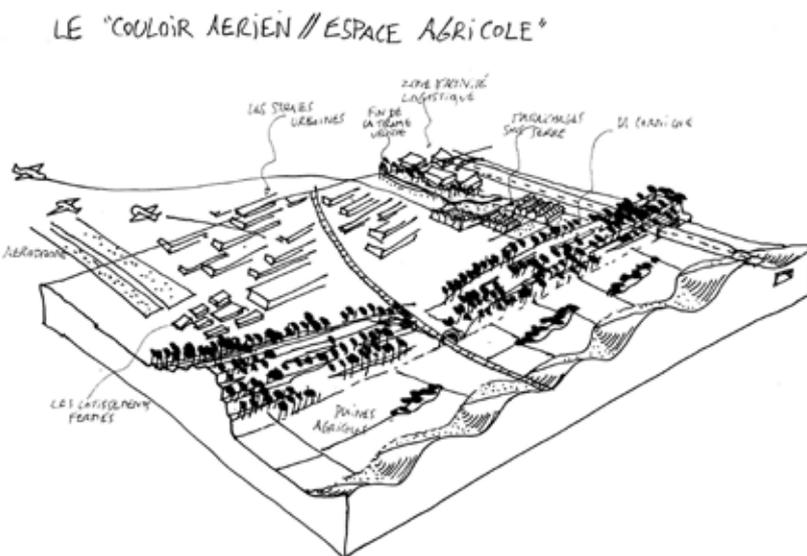
Une fois l'autoroute traversée, nous retrouvons de l'autre côté les zones d'activité économique qui ont finalement donné l'essentiel de sa substance au « centre urbain ». Ces zones se prolongent en fait sur des surfaces gigantesques à travers la zone industrielle d'Anjoly, le long de la Cadière, toujours accompagnée de cordons boisés formant l'ultime arrière poste de la trame verte de la séquence précédente. L'espace inconstructible dans lequel nous sommes sensés être entrés ne l'a donc pas été longtemps. Les zones d'activité y composent, entrecoupée par l'étendue des serres maraîchères et des quelques dernières enclaves agricoles, un étagement de strates urbaines qui s'allonge jusqu'aux rives de l'étang de Berre.

Le GR 2013, cependant, escalade le coteau boisé de la corniche dite du « pas des broquettes » qui sépare d'Est en Ouest, le bassin de la Cadière de celui du Merlançon. Au milieu de cette plaine urbanisée, cette corniche boisée forme un monde à part. C'est une crête parfaitement droite, depuis laquelle le paysage se déploie de part et d'autre, plus agricole au Sud qu'au Nord, mais à cette hauteur cela importe peu. Le regard s'envole loin, comme nous nous sommes élevé dans les airs, et il semble tout naturel de voir passer au-dessus de nos têtes les avions qui, à intervalles réguliers, décollent et atterrissent au loin sur les pistes de l'aéroport de Marseille. Le Pas de Broquette dessine finalement une longue et large infrastructure paysagère, dont les pentes accueillent un chapelet de parcs aménagés peu à peu par les municipalités riveraines, comme le parc forestier de Notre-Dame. L'axe paysager Nord-Sud voulu par le Plan n'a pas vu le jour, mais cela a eu pour effet de souligner et de conforter l'axe géomorphologique Est-Ouest.

Finalement, c'est sous le signe de l'envol qu'est placé ce paysage que le couloir aérien a ainsi effectivement structuré, mais pas du tout comme les urbanistes de l'OREAM l'avaient imaginé. Le couloir inconstructible a finalement accueilli les extensions périurbaines de Vitrolles, mais le promontoire naturel de la corniche et la présence sonore et visuelle, aérienne, des avions, lui ont conféré une autre substance.

Bloc-diagramme du couloir aérien. Dessin D. Delbaere

De haut en bas et de gauche à droite : la corniche du Pas des Broquettes vue depuis l'autoroute, l'étalement des serres (et des entrepôts) dans la plaine, le sentier grimpe sur la corniche, l'étendue aérienne du paysage depuis la corniche. Photographies G. Mathieu



Au terme de ce récit, la relation entre le paysage et le Plan, telle que nous en avons fait l'expérience, relève de plusieurs registres :

L'identification : parfois, le paysage est tel que le Plan le souhaitait, autant qu'on puisse en juger. C'est le cas pour le plateau de l'Arbois, qui est resté l'espace ouvert voulu par l'OREAM. Les discussions avec Jean Écochard et Jean Bonnier ont cependant montré qu'ils souhaitaient que ce paysage soit davantage valorisé et préservé dans ses qualités agricoles et environnementales. Ils ont déploré que le GR 2013 donne à en voir les aspects les moins valorisants.

L'actualisation involontaire : ici, l'intention du Plan trouve une forme d'accomplissement mais selon des formes et à travers des objets qui ne sont pas ceux qui avaient été imaginés. Par exemple, la gare TGV d'Aix constitue le pôle d'équipement du plateau de l'Arbois, la tranchée pare-feu et les pinèdes qui l'entourent constituent son parc suburbain, l'accumulation des artefacts sur la plaine de l'Arbois évoque la zone de loisir qui devait s'y déployer.

La substitution : ici, le paysage contredit le Plan en ce que rien de ce qui le constitue ne semble résulter de lui. C'est le cas pour la « zone à urbaniser » qui ne l'a pas du tout été. Le territoire concerné a évolué dans un autre sens et le paysage actuel s'est substitué à celui qui était programmé.

La préfiguration : comme avec le « centre urbain » de Vitrolles, le paysage présente ici des traits qui témoignent de la mise en œuvre du Plan, mais sous une forme très partielle car le projet a été abandonné par la suite. La situation qui en résulte préfigure un projet abandonné, mais pourra servir aussi de point de départ pour un nouveau projet.

Le transfert : le cas du couloir aérien agricole montre une situation de substitution (l'urbanisation a occupé des terrains qui étaient réservés par le Plan à l'agriculture) mais qui opère potentiellement une réinterprétation des intentions du Plan, puisque l'inconstructibilité était imposée par le couloir aérien, et que celui-ci a malgré tout structuré le paysage par sa résonance avec la géomorphologie du Pas des Broquettes et la ligne de parcs qui l'accompagne.

Le plateau de l'Arbois, de la gare d'Aix-TGV à Aix (gare routière)

Alexandre Callens et Frédéric Pousin

Nous avons identifié le plateau de l'Arbois comme doublement stratégique. D'une part cette entité géographique figure sur le SDAAMM comme un vaste territoire à usage de loisirs, encadré par le réseau des infrastructures, et au sein duquel il est prévu d'installer un équipement du type base de loisirs ou parc suburbain. D'autre part, il se situe au croisement des deux boucles du 8 dessiné par le GR 2013, ce qui offre plusieurs possibilités de parcourir à pied cet espace métropolitain. En effet l'existence même du GR 2013, conçu comme un sentier métropolitain, permet de traverser les espaces de la métropole en essayant de percevoir et de comprendre l'histoire de l'aménagement métropolitain.

L'itinéraire du GR 2013 qui relie la gare d'Aix-TGV à l'entrée d'Aix où se situe la gare routière offre l'intérêt de parcourir la partie dévolue à l'équipement de loisir (parc qui a pris la forme d'un espace naturel sensible), d'avoir un regard sur les espaces agricoles existants, de croiser les infrastructures routières, traverser les zones urbanisées ainsi qu'une zone d'activités inscrite au SDAAMM. Nous voulions particulièrement saisir la réalité des espaces agricoles, définis par le schéma comme zones d'approche des espaces naturels situés sur les reliefs et à préserver. Il s'agissait aussi de voir quels avaient été les impacts des projets d'infrastructure, qu'ils aient été réalisés ou non. Nous verrons en effet qu'il était prévu qu'une départementale soit élargie, alors qu'elle est finalement restée telle qu'elle était.

Pour cette exploration, nous avons procédé par une lecture via la marche, plans en main, que nous avons imprimés et sur lesquels a été reproduit le tracé du GR. Nous avons également en mémoire la lecture des documents de l'OREAM.



Carte 1 :
Tracé du GR 2013 sur un extrait du Schéma d'aménagement de l'AMM.

Carte 2 :
Tracé du GR 2013 sur le Scan 25 de l'IGN



AIXPLORATION

Pour commencer, nous sommes partis de la gare d'Aix-TGV. En venant de Paris, il est possible d'emprunter ce tronçon de GR directement après être arrivé à la gare d'Aix-TGV. Cette gare a la particularité d'occuper le lieu qui était prévu pour accueillir un équipement de loisirs.



Si cette inscription à l'intérieur de la gare fait écho à notre intention d'aller explorer le territoire, les voyageurs qui arrivent ici ne s'y aventurent pas, car ils prennent un taxi ou un bus pour aller ailleurs, la gare étant pensée comme une plateforme multimodale.

Depuis la gare, un certain nombre d'éléments nous ont déjà intrigués :

- Une sorte de tranchée, dont nous nous sommes demandé si c'était un élément naturel ou non. Il s'agit en fait de la tranchée d'une route départementale qui préexistait en 1950. Une succession de travaux a eu lieu pour l'élargir et en faire un axe assez structurant.

- De grandes antennes qui montrent que même si l'espace est boisé, il est support de diverses infrastructures. Il y a d'abord les lignes à haute tension. À l'inverse d'une infrastructure autoroutière qui peut être contrainte par le relief, on voit là que les pylônes sont sur des points hauts et les câbles franchissent ces espaces boisés.



Espaces de marge

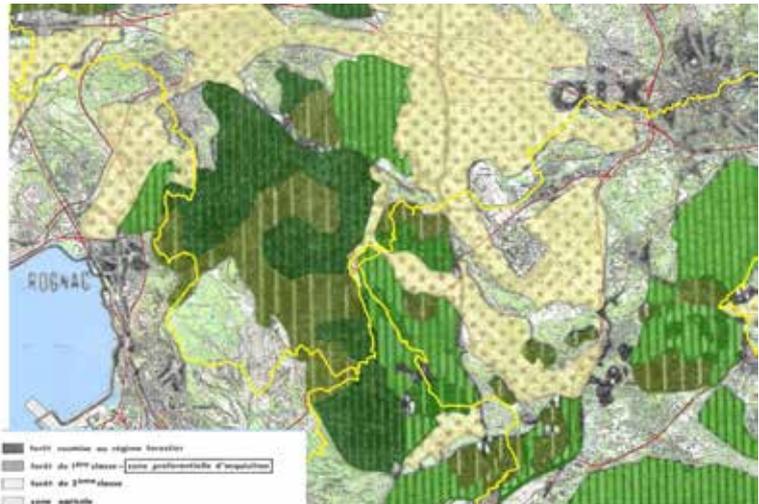
Au début du parcours, nous sommes sortis du périmètre de la gare et avons très vite relevé un certain nombre d'usages assez particuliers. Dans une ville, la gare est souvent un quartier de la marge. En l'occurrence, nous sommes dans un espace qui n'est plus une ville, mais à caractère naturel, et où on trouve également ces usages de marge de la métropole. Nous avons également croisé des apiculteurs.

Nous sommes tombés sur des clôtures avec des barbelés et derrière des systèmes de télécommunications dont on ignore à peu près tout, mais qui nous ont intrigués.

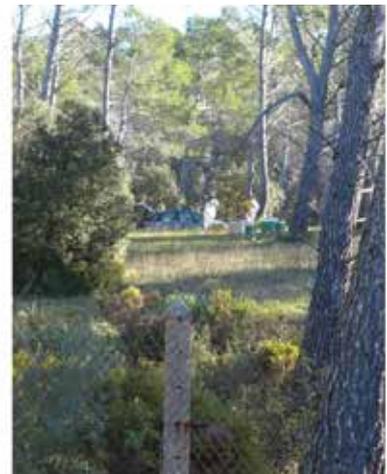
Dans le SDAAMM, il y a la notion de paysage, d'espace naturel dégradé, avec une réflexion sur le temps de croissance des forêts qui n'est pas celui de l'aménagement urbain et de la construction, mais un temps beaucoup plus lent. Il faut par conséquent retrouver des principes de gestion, de préservation et de traitement de ces espaces qui requièrent du soin.

Nous nous sommes demandé si tout ce que nous avons observé là faisait partie des observations déjà formulées dans les années 1960, d'une dégradation en cours.

Dans le schéma de l'OREAM, des cartes étaient associées à ces réflexions sur la dégradation. Ces cartes établissaient des zonages avec des forêts de différentes catégories, dont des forêts où il serait important de maîtriser le foncier de manière à mener des opérations de protection¹



1 Nous nous sommes demandé comment ces processus d'acquisition foncière ont pu se concrétiser. Suivant Jean Bonnier, une mécanique, maintenant nationale, a été inventée dans les Bouches-du-Rhône : la taxe départementale des espaces naturels sensibles (TDENS), dont la première application a été faite dans le massif de la Sainte-Victoire. Au gré des mises en vente le conseil départemental des Bouches-du Rhône acquiert les propriétés foncières. Il ne s'agit pas d'expropriations.



Ressources hydrauliques

Nous sommes ensuite arrivés à la retenue de l'étang du Réaltor (Dernière réserve d'eau du canal de Marseille avant d'arriver au Vallon Dol, de l'autre côté de la chaîne de l'Étoile). C'est un ouvrage hydraulique avec apport d'eau par un canal¹.



*Hydrographie, végétation, courbes de niveau.
Données de la BD-topo et de la BD-alti de l'IGN*

Nous nous sommes interrogés sur l'hydrographie. Dans le schéma de l'OREAM, il n'y a pas de réflexion sur l'hydrographie et la gestion de l'eau. On parle d'urbanisation alors même qu'il y a énormément de pentes et de reliefs, la question du risque d'inondation dû à l'imperméabilisation des sols n'est pas apparue de manière évidente. Le seul document lié à l'eau que nous avons trouvé était inclus dans un rapport de 1971 de la région PACA, et cela concernait plutôt la pollution de l'eau liée aux industries².

On voit le canal d'approvisionnement et à priori, des systèmes de trop-plein, en tout cas de fossés. Il y a la question du risque et de sa gestion. Nous sommes en présence d'un système d'infrastructures qui pré-existait au moment de l'OREAM. En effet, tout cela a été construit au début du XXe siècle, voire à la fin du XIXe siècle³.

- ¹ C'est un canal gravitaire qui part de la Durance, à hauteur du col Perthuis, et qui, par des tunnels, des canaux, etc., arrive jusqu'au Vallon Dol, au-dessus de Marseille. C'est bouclé avec le canal de Provence de façon à garantir la fourniture en eau à la ville. Le réaltor a une fonction de stockage en cas de sécheresse. J. Bonnier
- ² Jean Bonnier confirme qu'à sa connaissance, il n'y a pas eu de préoccupations d'ordre hydrologique dans le schéma de l'aire métropolitaine. Un architecte voulait utiliser le bassin de Réaltor comme bassin de loisirs alors que c'était impossible car il approvisionnait la ville. En effet, il était tentant d'en faire un plan d'eau en plein plateau de l'Arbois. René Borruey précise qu'en revanche, le Réaltor est devenu un paysage qui a été monnayé. De nombreux lotissements ont été construits autour — « le lac bleu », etc. Il a constitué un argument paysager pour l'urbanisation et la spéculation. Il s'agissait des premiers lotissements de la commune de Cabriès.
- ³ Jean Bonnier précise que le canal passe sur l'aqueduc de Roquefavour, qui a été le dernier aqueduc construit en pierre de taille, à l'image du Pont du Gard. On en a fêté le centenaire il y a quelques années. Cet aqueduc traverse les gorges de l'Arc à l'autre bout du causse de l'Arbois.



Espace naturel sensible et trame verte

En continuant le parcours, nous avons rencontré des espaces de prairie. Une partie est propriété du département (la ferme de l'Arbois). Nous sommes ensuite entrés dans l'espace naturel sensible avec divers périmètres d'acquisitions départementales. Il y a certainement un rapprochement à faire entre les projections d'acquisitions foncières de l'OREAM et la réalisation qui a pu en être faite.

Reprise de deux illustrations du rapport : Région Provence Côte-D'azur, «L'environnement dans les Bouche-du-Rhone, nature site paysage», juillet 1971. Carte 1 - Les noeuds de la trames qui doivent retenir l'attention. Carte 2 - Pré-inventaire des richesses naturelles. Ces deux cartes ont été redessinées sur le fond de la carte topographique au 1/25000 de l'IGN .



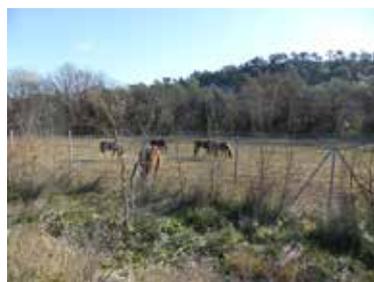
Nous avons mis en regard les documents de l'étude paysage et sites, de Jean Bonnier et André Berquin. Nous avons superposée les cartes originales sur la carte IGN actuelle. Cette étude avait développé la notion de trame verte avec un vocabulaire, un référentiel de noyaux, de connexions. Il y avait également de petits schémas, dans le cas où une infrastructure passait, pour montrer comment l'espace de liaison devait être préférablement établi. Nous nous sommes demandé quelles étaient les références pour mener cette réflexion¹.

Cet espace naturel sensible s'inscrit sur un de ces espaces de trame verte. D'anciennes fermes ont trouvé un nouvel usage avec cet espace de protection. On trouve des prairies pour les chevaux. Ce n'est plus un usage agricole traditionnel d'élevage qui aurait pu préexister, mais ce sont les chevaux de la garde départementale. Le bâtiment de gauche leur appartient².

1 La question des références a donné lieu à plusieurs remarques :

Jean Bonnier explique qu'il n'avait pas de références bibliographiques et que le terme de trame verte était arrivé à l'atelier d'aménagement rural où se menaient des bagarres avec la DDE autour des projets d'autoroute qui traversaient les plaines agricoles sans tenir compte du parcellaire. « Nous leur avons demandé de suivre au moins les axes majeurs du parcellaire sans tout couper en biais. Nous leur demandions de suivre les traits qui s'imposaient à leur regard....À l'époque, c'était l'Arizona. Pour aller de A à B, on prenait une règle et on traçait une ligne ! On se moquait des cours d'eau. On n'avait pas toutes ces zones (Natura 2000, ZNIEFF). Sur une rivière, il ne faut pas passer en biais, mais perpendiculairement.....Je n'ai pas utilisé de littérature, et mes collègues non plus, pour préconiser cela. C'est simplement notre bon sens, même si je sais que c'est un gros mot ! Il y a des massifs, des plaines agricoles, des collines, des montagnes, des cours d'eau et des endroits où il n'y a rien. Il faut faire en sorte que la vie puisse traverser. Peut-être avions-nous vu en région parisienne les passages pour les grands animaux, les ponts pour les grands ongulés, peut-être avions-nous cela en tête ». J. Bonnier

2 Jean Écochard ajoute que s'agissant de l'Arbois, le conseil général y a des gardes à cheval pour surveiller le territoire. Ils ont recruté récemment des gardes républicains parisiens, logés par le conseil départemental.



Impact des Infrastructures

Nous avons fait une petite incursion dans cet espace naturel sensible traversé par la LGV et d'autres infrastructures. C'est assez impressionnant ; on arrive à distinguer certains vallons avec un effet de gorge. Il y a tout le système de remblais et de déblais pour créer l'infrastructure du TGV, quelque chose de tailladé. Les infrastructures de transport d'énergie sont également très présentes. Il y a également l'infrastructure du canal de Marseille.

Nous avons fait cette incursion à l'invitation de Geoffroy Mathieu, qui nous a indiqué une sorte de dôme-observatoire dans cette partie. On y découvre une série de cadrages permettant d'observer divers éléments. L'un d'entre eux a éveillé notre intérêt : un fragment d'espace agricole qui n'est pas destiné à produire de l'alimentation au sens classique du terme, mais destiné à nourrir le gibier. Il est entretenu et géré par les chasseurs.

Nous voyons donc que les espaces agricoles sont très fragmentaires, aux usages tout à fait autres que ceux d'une agriculture telle qu'on l'entend communément.

Nous avons des vues sur le grand paysage avec des liens entre l'infrastructure de transport d'énergie et la centrale de production tout au loin¹.

¹ Jean Écochard informe qu'une ligne à 400 000 V est prévue en ce moment entre les Bouches-du-Rhône et Nice pour réalimenter les Alpes-Maritimes. Les agents d'EDF commencent à évoluer. D'habitude, c'était une conception de point haut en point haut, de façon à limiter le nombre de pylônes. Ils ont maintenant changé de technique et passent en bas, ce qui n'est pas inintéressant.



Hors du GR : vitalité de l'espace agricole

Nous nous sommes un peu fourvoyés en ne suivant pas le GR mais c'était finalement intéressant. (cf. carte) Nous avons découvert des vignes autour du hameau de la Méridole, avec un chai facilement identifiable... Nous avons croisé des ruches, puis retrouvé le ruisseau qui part de l'étang et qui arrive vers l'Arc... Dans ces espaces agricoles relativement restreints, nous avons remarqué des cultures avec une valeur ajoutée nettement plus forte, comme le safran, qui attestent peut-être d'une certaine vitalité.



On peut ajouter qu'en termes d'urbanisme, la zone d'activité à laquelle appartient ce bâtiment comprend, certes, une sorte d'aménagement paysager de la voirie, mais les bâtiments restent posés les uns à côté des autres sans aucune relation. De plus, la zone est introvertie et complètement étanche au paysage.

Se trouvent ensemble la zone d'activités de la Duranne et celle du plateau de l'Arbois quand on redescend. Avec des laboratoires et ce type de programme, des hôtels, toute une série d'équipements, de surfaces de parking interminables parce qu'il est impossible de desservir ces zones par les transports en commun. Tout cela n'était pas prévu par le schéma de l'OREAM. Celui-ci montre bien qu'on se trouve dans un espace devant assurer la transition entre espaces urbanisés et espaces boisés. En arrivant en contrebas, à proximité des espaces agricoles, on remarque leur système de découpe, bien qu'on ait du mal à les percevoir. Ici un alignement de platanes certainement lié à une ancienne bastide, interrompu par la voie ferrée et également par la clôture d'une ZAC. On aperçoit un certain nombre de nouveaux bâtiments avec l'espace agricole en arrière-plan.

Le système de clôture bloque la vue et le quartier est finalement introverti. En prenant la route en contrebas, on s'approche des espaces agricoles mais de la même manière, le principe de plantation au niveau de la route vient créer une barrière. On a affaire à un ensemble de vases clos.



La bourgade des Milles

Vers la fin du parcours, nous avons pris un taxi, pour traverser la bourgade des Milles, heureux de découvrir, dans cet endroit un espace multimodal de transport : cars, covoiturage, etc., ainsi que des taxis qui attendaient le client.

Sur le parcours, il y a un ensemble de bâtiments à la fois forts visuellement et chargés d'histoire, le camp de détention en particulier.

Cela nous a permis d'échanger avec le chauffeur de taxi. Il nous a parlé de la culture de l'oignon, apparemment assez développée dans le coin. Il y a également des vignes, comme en témoigne ce bâtiment



Un espace agricole préservé

Pour finir, on arrive dans l'espace agricole à proximité d'Aix. Il est clairement lisible et structure l'espace. On a vraiment le sentiment d'être dans un espace à caractère rural. Sur cette photo d'enfant qui regarde le tracteur, on voit que la ruralité est appréciée, même par ceux qui n'appartiennent pas au milieu agricole¹.

Il ne s'agit pas vraiment d'une agriculture productive, mais d'une agriculture dont la vocation est plutôt d'entretenir le paysage². On perçoit très bien la structure agricole ancienne.

1 Jean Bonnier précise que nous marchons sur le chemin des Saint-Pères, à Aix. Entre Les Milles et Aix, il y a quelques très belles propriétés anciennes de la bourgeoisie aixoise : le clos des Saint-Pères, quelques belles bastides qui sont préservées.

2 Jean Bonnier explique que Paradoxalement, Il existe un système qui fait que les propriétaires préfèrent avoir de la terre cultivée autour de leur bastide. Des fermiers d'un jour ou des entrepreneurs viennent cultiver la terre moyennant une redevance. Au lieu d'avoir une friche devant sa maison, le propriétaire voit pousser des betteraves, du maïs, des artichauts ou du blé. Le bourgeois qui habite là est content de voir que la terre est cultivée. C'est un peu paradoxal, car le cultivateur, en tant que professionnel gagne de l'argent alors qu'il n'est pas propriétaire du fonds et qu'il n'est même pas fermier au sens classique d'un fermage. Il cultive à façon. Ainsi, la culture de l'ail est très développée par exemple.



L'arrivée à Aix-en-Provence

Enfin, on arrive très rapidement à une friche qui conduit à l'échangeur. Nous avons traversé le pont pour atteindre un rond-point et arriver au sein de l'urbanisation Aixoise. En tournant à droite, on retrouve une dépression dans le relief avec un vallon qui fonctionne comme une trame verte : la Grande-Thumine.



