

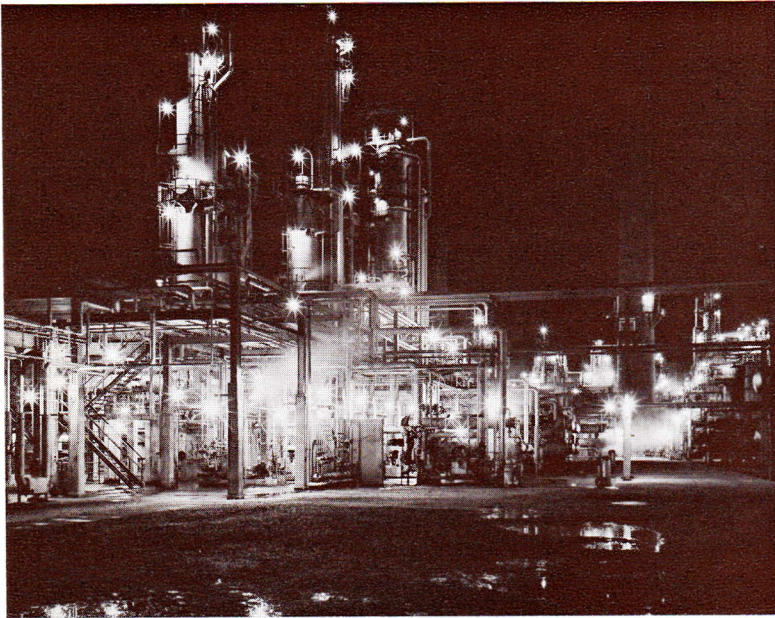
LE PORT INDUSTRIEL DE FOS-SUR-MER : UN NOUVEAU VISAGE DE LA MÉTROPOLE MARSEILLAISE

FRANÇOIS LOGEROT



A quelque soixante kilomètres de Marseille, entre le Grand Rhône et l'étang de Berre, un complexe industrialo-portuaire commence à s'édifier sur les terres marécageuses qui bordent le Golfe de Fos ; déjà, une digue de 1 500 m s'avance dans la mer et la première darse portuaire se dessine à l'intérieur des terres. Dans moins d'un an, l'horizon vu de la Crau sera ponctué par les portiques de déchargement du quai minéralier et par les superstructures des premiers postes pétroliers.

Aujourd'hui les travaux de Fos entrent dans une phase décisive avec le démarrage prochain d'un très grand programme de dragages et de remblaiements (20 millions de mètres cubes) destiné à ouvrir entièrement une des darses principales et à remblayer plus de 1 000 ha de terrains industriels.



FOS : POURQUOI ?

C'est bien d'un pari qu'il s'agit : doubler et même tripler la capacité du port de Marseille, installer d'ici vingt ans 3 000 ha environ (1) d'établissements industriels nouveaux, susceptibles d'occuper directement plus de 30 000 personnes, de telles tâches dépassent singulièrement les dimensions des aménagements urbains ou industriels auxquels il est courant d'assister. Seuls peuvent leur être comparés les travaux de la C.N.R. sur le Rhône et, dans un autre domaine, l'aménagement touristique du Languedoc-Roussillon.

Quelles sont donc les impérieuses raisons qui ont poussé les pouvoirs publics, nationaux et locaux, à se lancer dans cette opération et à acquérir dès 1963 quelque 5 000 ha de terrain en bordure du Golfe de Fos ?

La première raison tient à l'analyse de la situation économique de la région marseillaise. Le remarquable essor des activités liées au pétrole (raffineries, pétrochimie) ne suffit pas à assurer pour l'avenir un emploi suffisant à la population disponible, car il ne s'agit pas d'industries de main-d'œuvre.

De ces constatations ressort la nécessité de doter la région marseillaise et tout le sud-est d'un pôle de développement industriel nouveau, fondé si possible sur des industries lourdes avec des unités de grandes dimensions.

En conséquence, « la conquête de l'ouest » de l'aire métropolitaine est tout aussi nécessaire ; la simple lecture raisonnée de la carte impose tout naturellement l'idée d'un aménagement rationnel, pour les activités productives et pour l'habitat, de la partie ouest du département, jusqu'ici très peu urbanisée.

(1) Sur les 7 000 ha couverts par le plan de masse de la zone, 2 000 ha environ seront occupés par les dessertes et les plans d'eau, 1 500 ha environ par des installations de dépôts pétroliers, des terre-pleins commerciaux, etc.

DES ATOUTS A EXPLOITER

Nulle part ailleurs en France ne se trouvent réunies des conditions comparables pour la création d'un port industriel à l'échelle des géants de la Mer du Nord : une rade abritée accessible aux plus gros tonnages (1) et des terrains pratiquement vides, plats et facilement remblayables, à proximité du delta du Rhône. Ces qualités du Golfe de Fos se prêtent en particulier à l'implantation d'une sidérurgie littorale, du type de celles de Dunkerque ou de Rotterdam, de Gênes ou de Tarente.

Mais la géographie n'est pas tout : il faut compter également avec l'expansion du commerce international, qui donne une importance nouvelle aux activités portuaires ; avec l'industrialisation progressive des pays en voie de développement sur le pourtour de la Méditerranée ; avec l'essor spectaculaire des industries du pétrole, pour lesquelles Marseille occupe déjà une place de choix.

Enfin, il ne faut pas méconnaître l'attrait qu'exercent à l'époque contemporaine le cadre de vie et le climat.

Mais il faut également montrer par des études approfondies que le cadre a aussi les meilleures chances de ne pas rester vide, ce qui implique l'examen des types d'activités susceptibles de s'implanter dans la région, des incidences de leur installation, des possibilités d'organisation de l'espace.

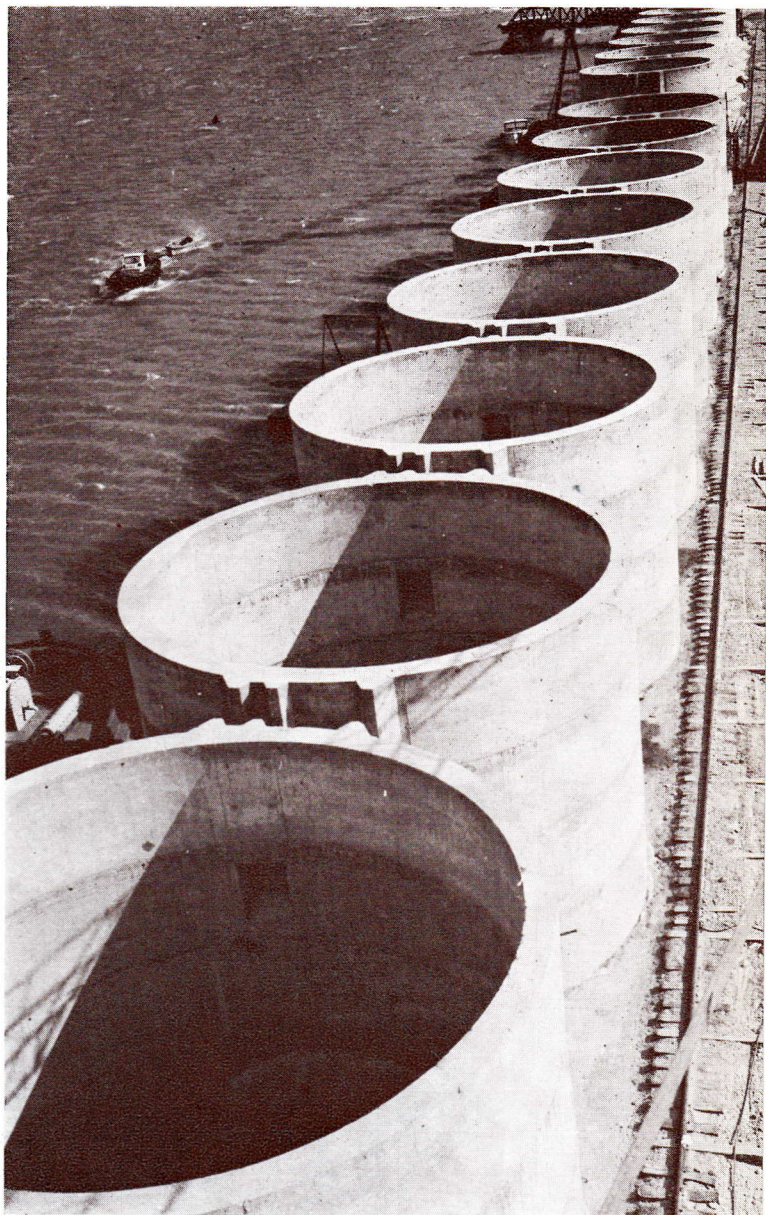
Les études diverses poursuivies par les instances régionales permettent de conclure de façon positive :

— les activités susceptibles de s'implanter d'ici 1985 (sidérurgie et dérivés, matériel électrique, pétrochimie et plastiques, chimie, verre, etc.) pourraient procurer plus de 30 000 emplois « directs » et 80 000 emplois indirects ou « induits », et les perspectives au delà de 1985 seraient même de 280 000 emplois pour l'ensemble ;

— des possibilités très intéressantes de composition de l'espace ont été dégagées, entre lesquelles un choix définitif sera fait dans le cadre du schéma directeur de la métropole marseillaise : toutes conduisent à l'urbanisation de la frange ouest de l'étang de Berre et à une croissance raisonnable des agglomérations existantes.

Le choix des pouvoirs publics a été sanctionné par les décisions de plusieurs comités interministériels.

Le plan-masse de la zone industrialo-portuaire a été approuvé au début de 1967 : il constitue désormais le



guide des actions à entreprendre, la référence unique pour la solution des nombreux problèmes que devront résoudre progressivement les aménageurs, non pas seulement pendant la durée d'un Plan ou deux, mais pendant vingt ans ou plus.

(1) Les navires de 300 000 tonnes pourront être reçus à quai moyennant un approfondissement facile du chenal d'accès ; on prévoit même l'accueil des pétroliers de 500 000 tonnes vers l'extrémité de la flèche de la Gracieuse.

DES TÂCHES COMPLEXES

Une première difficulté tenait à la désignation d'un maître d'œuvre unique; si, en effet, les investissements de base à réaliser dépendent de nombreuses administrations (Equipement-direction des ports maritimes, direction des routes-Port autonome de Marseille, S.N.C.F., E.D.F.) et si les sources de financement sont multiples (crédits budgétaires, fonds de concours, prêts), il est très vite apparu qu'une coordination étroite s'imposait. Le Gouvernement a décidé de confier au Port autonome de Marseille la mise en état des terrains et la gestion de la zone.

Un groupe de travail interministériel, chargé d'élaborer des directives précises, siège à la Délégation à l'Aménagement du Territoire sous la présidence de l'Ingénieur général Saigot.

L'organisme aménageur peut maintenant s'attacher à définir la programmation détaillée de l'opération, qui, plus que d'une planification rigide et enfermée dans des délais stricts, devra s'inspirer de l'idée d'un «plan glissant», où, par touches successives, s'affine et s'approfondit la prévision des années à venir.

Pour certains équipements de base (darses portuaires, voies de desserte principales), le rythme des réalisations ne doit être commandé que par des contraintes techniques. En revanche, pour ce qui est de l'aménagement des terrains industriels eux-mêmes, il est impensable de programmer une fois pour toutes le détail de tous les équipements nécessaires: c'est le rythme des implantations qui est la grande inconnue.





Les demandes fermes ou les options actuellement déclarées ne concernent encore qu'une petite portion de la zone ; la décision d'installation d'une unité sidérurgique n'est pas encore acquise définitivement, ni à plus forte raison la date de sa réalisation : les facteurs qui commanderont cette décision échappent très largement aux initiatives de l'aménageur et relèvent de l'autorité gouvernementale et des responsables professionnels.

Cependant, comme il faut dans la plupart des cas favoriser la décision d'implantation par la démonstration de la volonté d'aboutir concrétisée dans les équipements de base, il y a lieu de « naviguer au plus près ». La difficulté de ces questions justifierait une étude approfondie à l'occasion de la préparation du VI^e Plan.

Les problèmes de financement, plus classiques peut-être, ne sont pas moins sérieux : on notera simplement que la formule définitive n'est pas encore arrêtée pour le financement de l'équipement des terrains proprement dits et que les études sur la répartition des charges entre le Port autonome, les autres services de l'Etat, les sociétés nationales et les utilisateurs de terrains sont seulement entamées ; les premiers calculs laissent espérer toutefois que le prix de vente ou de location aux industriels sera largement compétitif.

Toutes les instances régionales, publiques ou privées, doivent pouvoir contribuer à la recherche des solutions et à leur mise en œuvre : cette concertation est assurée d'abord à l'échelon du Groupe de travail interministériel, où siègent le Préfet de Région et le président du syndicat mixte ; pour les problèmes relatifs à la zone industrielle proprement dite, le conseil d'administration du Port autonome est appelé à délibérer sur les questions foncières, les travaux, le financement des équipements. Enfin, c'est dans le cadre du comité de coordination de l'O.R.E.A.M. que sont débattues avec les élus les options majeures du schéma directeur, qui intéressent en particulier la localisation de l'habitat à l'ouest de l'étang de Berre.

Dans son allocution, lors des Journées Economiques Internationales, tenues à Marseille, le Délégué à l'Aménagement du Territoire, disait : « A l'échelle européenne, la région du sud-est est une de celles qui attirent au rythme de la réalisation de leurs infrastructures » ; cette remarque est d'autant plus vraie pour l'opération de Fos que les unités industrielles attendues sont plus grandes, les investissements plus massifs, les risques plus élevés.

C'est pourquoi tout est mis en œuvre pour que les travaux portuaires, déjà en bonne voie, se poursuivent à un rythme soutenu et que les études de programmation et de financement aboutissent favorablement et rapidement.

Au reste, l'opération de Fos n'est pas seulement un test du dynamisme et de l'initiative des pouvoirs publics et des instances régionales : elle est aussi une action concertée d'aménagement, unique en son genre, dont la réussite peut apporter beaucoup d'enseignements dans la recherche d'une géographie plus volontaire.