

L'étang de Berre

Interprétation d'un paysage métropolitain

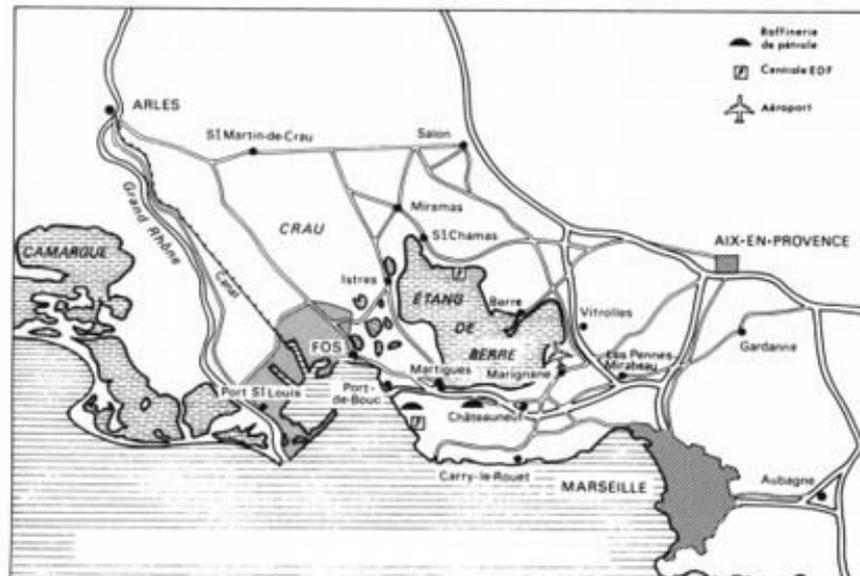
Michel Peraldi
C.E.R.F.I.S.E

Cette recherche a commencé par un inventaire* des espaces naturels restant dans cette zone de haut développement industriel et urbain qu'est l'étang de Berre et qui constitue autant de lacunes dans l'achèvement de ce processus. Nous avons conçu ce travail comme un terrain supplémentaire pour une interrogation générale sur le statut des espaces naturels dans les sociétés contemporaines (Peraldi, 1982-1985). A côté d'une *nature équipement collectif*, à côté d'une *nature parc* qui se présente comme l'utopie dernière à partir de laquelle l'aménagement pense la rédemption de ses erreurs passées, il semblait utile d'explorer une *nature sauvage*, inaccessible, hostile, bref un *saltus* classique, mais interne aux dispositifs métropolitains eux-mêmes.

Chacun peut faire aisément l'expérience tangi-

ble de l'existence de ces lieux étranges, indistincts parce que pris dans un pli de sens où leur statut fonctionnel, comme les ressources métaphoriques qu'ils offrent pour nommer des socialités, semblent lacunaires et défaillants. Ces lieux étranges, îles oubliées sur la Seine (Hissard, 1981), friches usinaires rendues aux enfants pour terrains d'aventures, refuges pour marginaux, ou comme ici, dans ce que certains technocrates et urbanistes pensaient comme la future « aire métropolitaine marseillaise », cette « mer intérieure » que constitue l'étang de Berre, étrangement inutile, étrangement vide, au milieu du dispositif urbain qui couvre ses rivages. Et un peu plus que cet étang, tout un écosystème d'étangs secondaires, de salins, lagunes, landes indécises entre la terre et l'eau, zones arides et rocheuses de massifs escarpés coupant l'étang de la mer comme une bonde, enfin immenses landes plates de la Crau, entre Arles et Camargue.

* Recherche réalisée pour le SRETIE (Secrétariat d'Etat chargé de l'Environnement).



Région de Marseille-
Fos-Étang de Berre.

Ethnologie française, XIX, 1989, 3.

Des déserts, friches, résistances du relief, talon d'Achille des possibilités techniques de l'aménagement, mais aussi réserves, exutoire toujours différé pour de nouveaux rêves d'expansion. Espaces pris dans une tension telle, que fait peser sur eux leur disponibilité pour un mouvement qui semble ne pas avoir de fin, qu'ils ne peuvent être que territoires provisoirement braconnés, peuplés discrètement de marginaux et de solitaires, inhospitaliers à tout établissement durable et collectif. Lieux de chasse et de cueillette, de parcours solitaires, de résidences illégitimes, de trafics louches. Mais sans qu'aucun peuple de braconniers n'y plante son totem, sans autre marque que des griffures légères que le mistral efface et que le sel corrode.

On pourrait se contenter d'un inventaire, visant à affirmer l'existence de ce saltus contemporain, paradoxalement enchassé dans le plus urbain des agencements. Tout aussi barbare, inaccessible, inhospitalier que la haute montagne ou les forêts profondes dans les terroirs ruraux du XVII^e siècle, avant l'intégration de leur utilité symbolique à la rubrique des opérateurs de patriotisme et de rédemption hygiéniste. Mais un tel inventaire nous laisse insatisfait. Nous avons arpenté ces lieux déserts, difficiles d'accès, constaté leur silence, recensé les braconniers qui les fréquentent et qui sont tous autant de refus qu'il y a de modèles ainsi dévoilés, par contraste. Cet inventaire n'a rien en soi de problématique; il exige un peu d'opiniâtreté à vouloir prendre une allure de visiteur et de touriste en des chemins et des lieux où ce mode de dilettantisme semble pour le moins incongru. Le parcours est en soi une méthodologie dans des lieux qui ne sont pas destinés à être parcourus, une distance épistémologique ou du moins un facteur de lucidité.

Tout le problème est que la frontière, *a priori* étanche qui distingue l'ager du saltus, semble reculer au fur et à mesure qu'on l'explore. Le saltus est aisément identifiable. Un peu de silence et d'abandon, des braconniers, l'identifient sans équivoque, mais l'ager urbain contre lequel, en miroir, il est censé s'adosser, comment le reconnaître? Certaines zones industrielles, parmi les plus modernes, tellement modernes qu'elles semblent devancer l'histoire à force de perturber tous les opérateurs sensibles par lesquels un espace nous est familier, ces zones donc sont plus désertes que le plus désert des Kalahari, seulement peuplées de machines, comme une faune mécanique, gardées scrupuleusement par des réseaux de vigiles et des barrières solides. Et que dire de ces autres sites industriels, lentement rendus à la nature par leur

obsolescence, encore animés de pâles foyers d'activité qui semblent alors comme des braconnages? Comment classer aussi ces zones d'habitat vides d'habitants, neuves et pourtant pratiquement désertes, comme ces cités de Miramas perdues au milieu de ce qui commence à ne plus être la ville et qui n'est pas encore la Crau?

Insensiblement, au fur et à mesure du parcours, l'ager recule, les frontières se brouillent, non pas du côté du saltus, net, franc, mais du côté de l'ager, de plus en plus improbable. Encore plus si l'on quitte le champ du visible pour celui du sens. Que sont donc ces lieux urbains, plus vraiment villages et pas encore villes, ou ces villes qui végètent et s'endorment dans une profonde léthargie avant même de s'être dotées d'un centre? Que dire surtout de cette conscience aiguë, diffuse, qu'ont les acteurs de ne pouvoir donner un nom aux espaces qu'ils habitent? Pas un nom propre, bien sûr, ils en ont un même si ce n'est qu'un matricule administratif; mais un nom commun, qui les réfère à un usage, une symbolique ou un imaginaire communs.

Des déserts ou des lieux perçus comme tels qui tiennent lieu de ville ne font pas une ville. Juste un champ social de luttes, d'agitation et d'effervescence pour des stratégies identitaires toujours plus étroites, toujours plus insécures pour ceux-là même qui s'y agitent, au fur et à mesure que l'espace de référence se disperse et se dilue. Voilà donc l'énigme sur laquelle nous débouchons: des lieux urbains inconsistants, sans véritable texture parce que comme dégrammaticalisés, privés de sens et qui bégayent. Mais aussi la conscience qu'ont les acteurs de cette absence, du poids paradoxal dont elle pèse dans les discours et les comportements. Ou pour le dire plus synthétiquement: cette zone a connu dans ces trente dernières années le plus important mouvement d'urbanisation que l'on puisse imaginer. Elle n'a rien de comparable dans un voisinage proche: seuls les espaces américains fournissent des métonymies acceptables. Pourtant, comme A. Dumas ou d'autres voyageurs visitant la zone au XIX^e, on pourrait passer sans voir la ville, sans reconnaître dans ces agencements démentiels trace quelconque d'urbanité. Mais seulement la juxtaposition de ruralités enchassées dans des déserts, et des villages au milieu de marais. Avec pour différence et preuve du présent, la situation d'alarme que constitue pour les acteurs l'absence de cette urbanité avortée, regrettée avant même d'avoir existé comme déploiement spatial et social. Voilà l'énigme à partir de laquelle le texte, à l'inverse du parcours physique, doit s'amorcer. Où, par le détour du



1. Miramas. Lycée-théâtre, dans les quartiers neufs au nord de la ville. Photo de l'auteur.

paysage, il sera question ici d'examiner une société complexe sous l'angle de ce qui apparaît comme une de ses dimensions fondatrices, mais discrète car peu explorée : sa plasticité spatiale.

■ Suburbia

Il faut d'abord prendre acte de la difficulté que rencontrent tous les chercheurs qui y ont travaillé — et ils sont nombreux — à seulement nommer, de noms communément identifiables, les lieux sociaux de cette zone étrange, ni ville, ni terroir, ni banlieue, ni métropole à part entière. « *Il n'est question ici ni de conurbation, ni d'ensemble urbain* », dit un guide réalisé par des géographes sur Martigues et l'étang de Berre (Courtot, Girard, Monnier, 1988).

Résumée en quelques lignes, l'histoire de Port-Saint-Louis-du-Rhône ressemble assez à celle

de ces villes coloniales « *d'Afrique du Nord ou du Far West* » (Gontier, Meyer, 1983), conglomérat de faubourgs ouvriers nés autour d'un projet de port à la fin du XIX^e siècle qui accède à l'autonomie communale au début du XX^e, juste au moment où son port entre en déclin, et aujourd'hui ville dortoir pour les dockers du port voisin de Fos. C'est « *le résultat d'un bricolage intersticiel, longtemps simple fédération de hameau* » (idem). Port de Bouc, créé aussi de toute pièce autour des chantiers navals au milieu du XIX^e, se cherche un principe de centralité et une âme depuis leur faillite (Garnier, 1983). Pour Miramas c'est pire encore, car cette commune est constituée d'un vieux village planté sur un piton, et à trois kilomètres de là, au milieu de la Crau, d'une série de quartiers neufs (photo 1) construits sans ordre autour d'une gigantesque gare de triage. Les bourgs plus anciens, comme Martigues, ne sont pas épargnés. Des travaux récents nous la décrivent comme une ville prise dans des tensions complexes, entre des groupes sociaux en recomposition mais en rivalité pour l'hégémonie locale, un

temps tenue autour d'une classe ouvrière industrielle solidement syndiquée et notabilisée (Apkarian-Lacout, Verges, 1982).

Berre enfin, qui avec 12 000 habitants compte douze quartiers ayant chacun une forte identité sociale et culturelle (Ascarride-Mot, 1982). Dans tous les travaux, la perplexité des chercheurs rejoint les difficultés qu'ont les acteurs à nommer l'identité des lieux qu'ils fréquentent et pratiquent : des villages qui vont vers la ville mais n'en sont pas encore, des terroirs qui n'en sont plus, des territoires qui se décomposent.

Par approximation on pourrait comparer ce pays sans nom commun avec les *suburbia* américaines : des densités urbaines nées dans les années 70 très loin des villes, autour de concentrations commerciales, industrielles, ou de zones d'activités (Bauer, 1987). Un ensemble de densités urbaines dont le centre est un gigantesque nœud de roclades et d'autoroutes, seul nerf tenseur d'un espace qui se dilue constamment. Mais le terme est trop confidentiel encore pour faire sens ici et n'est qu'une approximation paradoxale : car si l'on peut bien reconnaître ici quelques caractéristiques de la *suburbia* dans les plus récents développements de la région de l'étang de Berre — zones d'activités regroupées autour de parcs, « pôles » de bureaux à vocation nationale, habitat pavillonnaire étiré en grands ensembles horizontaux, parcs urbains — l'ancienneté du réseau et de la trame urbaine en fait une *suburbia* poussée au milieu d'un terreau historique et social très peu américain. De plus la *suburbia* n'est jamais, aux USA compris, qu'une manière de reconnaître et d'entériner, sans pour autant la nommer positivement, l'évolution urbaine de la décennie.

Le chaînon industriel.

Si cet espace est une énigme, ce n'est pas en tout cas pour son extrême et patente complexité, du moins pas celle qui découle de sa très rapide transformation après l'installation dans ces trente dernières années de quelques gigantesques sites industriels. Les « troubles » que cette évolution entraîne sont exhaustivement décrits par tous les travaux des sociologues, anthropologues, géographes ou économistes, qui semblent s'accorder sur le déroulement de l'histoire : voilà ce qui était un terroir rural, lui-même complexe parce que convergence de terroirs ailleurs distincts, ici superposés : des aires de pacage de la Crau aux coteaux et collines à vignes et oliviers, des marènes

propices au maraichage aux terroirs de pêches, ceux des pêcheurs du grand art en haute-mer comme ceux de l'art mineur de la pêche en étang ou de la conchéculture. Terroirs mêlés dont la juxtaposition organise une société rurale, complexe comme une société urbaine, sur laquelle se greffe aussi très tôt une base pré-industrielle centrée sur l'exploitation du sel et de ses dérivés : soudes et potasses sont fabriquées ici dès le début du XIX^e siècle.

Un terroir rural qui se transforme brutalement à la fin du XIX^e, d'une part sous l'effet d'une expansion autonome de cet embryon industriel lié à l'activité saline, avec notamment l'expansion de l'usine de Rassuen, la création des Salins de Giraud sur l'autre rive du Rhône, et d'autre part avec le débord des industries marseillaises sur ces rivages. Marseille, dont certaines élites économiques se prennent à rêver d'une extension des espaces portuaires vers le Rhône, lorsque les bourgeoisies lyonnaises tentent d'y installer un avant-port à Port-Saint-Louis-du-Rhône. C'est en 1920 que la Chambre de Commerce de Marseille perce le tunnel du Rove, le chenal de Caronte où elle ouvre une annexe portuaire du port de Marseille. C'est ensuite l'aérodrome de Marignane, puis, dans les années 30, les premières raffineries de pétrole à Berre, suivies après la guerre du port pétrolier de Lavéra et des raffineries de la Mède. A la fin de la guerre l'étang de Berre est déjà un centre industriel actif et chacune des quinze communes qui le bordent possède peu ou prou son ferment industriel.

La zone a ses villes nouvelles, Port-Saint-Louis-du-Rhône donc, Miramas, elle aussi fondée au XIX^e siècle, très loin du vieux village qui lui donne pourtant son nom. C'est là que Marseille viendra déposer ses tonnes d'ordures, acheminées, aujourd'hui encore, par trains entiers. Port-de-Bouc, créée elle aussi dans les années 1820 autour de chantiers navals qui s'installent au débouché de l'étang sur la mer.

Le petit port de Saint-Chamas vit de la pêche et d'une poudrerie nationale, créée au XVII^e siècle, qui compta jusqu'à sept mille ouvriers avant sa fermeture en 1974. Istres, déjà une petite ville, est un centre d'essais aéronautique et un centre de production des avions Dassault. Fos, qui n'est encore qu'un petit village provençal perché sur un rocher, possède néanmoins une importante cimenterie et des marais salants. Martigues enfin, la grande ville de l'étang avec près de 20 000 habitants dans les années cinquante, deviendra après l'ouverture du port pétrolier de Lavéra en 1952, un grand centre d'industries pétrochimiques, comme Berre, en

face, qui donne son nom à l'étang. C'est à Berre encore que C. Fabre invente l'hydravion et en développe la fabrication.

Sur l'autre rive, Marignane est la rivale traditionnelle de Martigues, puissante depuis qu'elle est devenue le grand aéroport du Sud-Est et un centre de fabrication aéronautique. Saint-Victoret et Vitrolles la joutent comme des banlieues potentielles, encore villages ruraux jusqu'au début des années 60.

Voilà donc un monde que l'on raconte sans obscurité, terroir rural complexe en train de se transformer en un réseau de villes industrielles. Une urbanisation qui procède de places-fortes successivement conquises sur le *salus* et qui progressivement vectorisent l'espace géographique et social. Les pêcheurs deviennent ouvriers, des réseaux de communication se densifient et se modernisent. L'urbanisation est une histoire, elle peut se raconter dans son interdépendance au processus d'industrialisation. Et ce n'est encore qu'une première étape. La deuxième phase introduit un nouvel acteur, l'État et ses aménageurs.

Le temps des guerres coloniales.

Depuis le tout début du siècle, les bourgeois marseillais visent une expansion des infrastructures portuaires sur le golfe de Fos et l'étang. Le port de Caronte, le tunnel du Rove percé sous la chaîne de la Nerthe sont des jalons de cette conquête dont Marseille entend garder la maîtrise, le port de Fos, dont le projet voit le jour dans l'après-guerre, son point d'orgue. Mais son ouverture, conditionnée par l'installation d'un gigantesque complexe industriel de « sidérurgie sur l'eau » est aussi inscrit à l'ordre des priorités nationales, pièce du processus de réaménagement de la France industrielle que porte un État qui se découvre planificateur.

B. Paillard a minutieusement raconté cette histoire, celle d'un pari technologique consistant à mettre en application les théories économistes de la planification et l'hypothèse d'un développement de l'appareil industriel français par la rationalisation de ses agencements territoriaux. Un pari qui est aussi un coup de force colonisateur, à partir d'une friche conquise aux marges des bastions notabiliaires locaux, et un coup de force politique, volonté de contrebalancer l'insupportable puissance de Marseille par une agglomération nouvelle vivant sur le complexe industrialo-portuaire. B. Paillard (1981) rapporte cette histoire comme une



2. Martigues, Colanque de Ponteau. A proximité du port pétrolier de Lavéra, la Centrale thermique actuellement non exploitée. Photo de l'auteur.

sorte de guerre coloniale, avec ses rebondissements, ses batailles et ses escarmouches, ses figures et ses chefs de guerre. Et c'est bien la seule manière textuelle pour rendre compte des événements et des stratégies qui président à la recomposition de cette zone, y compris pour en comprendre les erreurs et les excès qui auront raison des projets (photo 2).

Il est en effet de l'intérêt des planificateurs de faire la démonstration de leur puissance évaluée sur leur capacité à prévoir et mesurer le développement. D'où une sorte de course aux hypothèses glorieuses, aux visions futuristes nourries d'extrapolations statistiques. « Fos, que le discours officiel présente comme une bataille pour l'avenir, sera une guerre de chiffres, une guerre contre les chiffres : comment leur faire dire sur place ce que l'on a décidé au départ » (id. p. 81). Face aux planificateurs, fer de lance et chevaux-légers des dispositifs étatiques, un monde balkanisé de notabilités locales, luttant pour maintenir l'intégrité de leur territoire sans pour autant prendre le risque de passer à côté des « retombées de Fos ». Deux blocs d'influence, la puissance du réseau notabiliaire marseillais derrière le charisme national de son maire et les trois communes communistes de la zone, Saint-

Mitre, Port-de-Bouc et surtout Martigues, déjà fortes de leur propre puissance industrielle qui se réunissent en un SIVOM pour affirmer leur propre compétence technique et gestionnaire sur le terrain même des aménageurs. Deux blocs parfois alliés contre l'État, mais le plus souvent opposés, et tout un ensemble de notables contraints à l'opportunisme d'alliances faites et défaits au fur et à mesure des enjeux, auxquels viendra s'adjoindre un troisième larron, le SCA (Syndicat Communautaire d'Aménagement) devenu aujourd'hui SAN regroupant les communes de Miramas, Istres et Fos alors tenues par la majorité de l'époque, et susceptible de constituer le « cheval de Troie » local de l'État.

Ce temps des guerres occupe une dizaine d'années dans l'histoire de la zone, de 1965 à 1975, de la mise en projet de Fos à l'entrée en fonction du complexe sidérurgique de la SOLMER. Un temps des guerres qui s'achève sur un échec dont la plupart des acteurs parlent comme d'une crise : les planificateurs ont surestimé les effets directs et induits du complexe industrialo-portuaire, tant en matière d'emplois qu'en apport démographique. L'hypothèse basse des 32 000 emplois induits sur la zone de Fos à l'horizon 85 doit être sérieusement révisée à la baisse dès les années 75, avec la « crise pétrolière » qui vient utilement jouer les boucs émissaires. Aujourd'hui il faut cumuler les emplois de l'ensemble des quinze communes riveraines de l'étang pour atteindre ce chiffre. La *suburbia* que forme la zone composite de l'étang de Berre semble trouver son principe de lisibilité dans l'écart qu'elle manifeste d'une part à l'ordre abstrait, virtuel, de la ville planifiée, au rêve des aménageurs d'une « aire métropolitaine » vectorisée par le complexe industrialo-portuaire de Fos et d'autre part dans la distance qu'elle concrétise à la « ville industrielle » structurée sur la surdétermination de l'espace urbain par l'ordre social de l'usine. C'est au prix de cette indexicalisation sur son histoire et sur ces deux modèles théoriques que la zone est identifiée comme un dispositif territorial.

Pas de meilleur exemple à ce propos que le travail d'A. Tarrus sur « les territoires lorrains ». Venus de Lorraine avec l'usine SOLMER, transversalement aux délimitations administratives et aux segmentations fonctionnelles produites par les aménageurs, prenant aussi en écharpe les clivages sociaux de la zone, jouant sur la continuité des relations entretenues avec les lieux d'origine, positionnant l'étang de Berre et cette occasion de départ comme une tête de pont pour d'autres migrations vers l'Afrique ou l'Australie, ils ont constitué une entité territoriale spécifique : « Trois

niveaux de mobilités désignent trois secteurs géographiques constitutifs des structures territoriales lorraines :

— Le triangle Fos, Martigues, Saint Martin de Crau, cœur de la colonie lorraine-provençale, quotidiennement parcouru.

— Le triangle Arles-Aix-Marseille, territoire des incursions, plus grande amplitude des déplacements locaux.

— Enfin, l'axe Lorraine-Afrique qui situe la colonie lorraine-provençale comme étape sur un couloir spécifique des migrations professionnelles lorraines » (Tarrus, 1988).

Mais des territoires qui ne figurent en tant que tels sur aucune carte ni aucun schéma d'aménagement. S'adaptant à des contraintes, jouant sur la résistance que la « ville » leur oppose, les Lorrains bricolent des territoires fluides puisqu'ils nécessitent ou intègrent des modalités de mobilité.

A moins que les territoires lorrains ne se bricolent simplement dans les lézardes laissées par des principes spatiaux et textuels qui laissent de la porosité, de la malléabilité. C'est le flottement des grands projets englués dans le réel d'espaces balkanisés, c'est enfin le repliement jusqu'au localisme le plus étroit des « sociétés locales » et de leurs représentants qui crée les interstices entre lesquels se glissent les Lorrains. Pour comprendre la formation de leur territoire il faut la confronter aux contraintes imposées par les aménageurs : « L'espace résidentiel à l'Ouest de l'étang de Berre s'est structuré à partir de la rencontre des stratégies d'aménagement liées au grand projet de constitution d'une façade industrielle méditerranéenne et des pratiques de localisation des migrants. C'est dans les implantations sidérurgiques de Solmer et Ugine à Fos que résidait le pôle central de cette dynamique industrielle. » (Tarrus, 1988).

La *suburbia* trouve donc un principe de textualité dans l'écart. Elle ne semble lisible que par différences, celles qu'elle introduit ou celles qu'elle efface, sur fond des régimes territoriaux antérieurs, non pas effacés mais lézardés. Elle est de l'interstice spatial ou temporel. Tout le problème c'est qu'entre les formes triviales, tangibles, qu'elle est censée réagencer, redéployer, désorganiser, recomposer, il n'y a rien, ou plus exactement rien de concret. L'écart n'est en soi problématique que parce qu'il est un détour métaphorique. Le vide, l'entre, l'existence virtuelle d'une intertextualité tient lieu de lien. C'est, littéralement, un espace plein de vide.

Ce n'est pas un ensemble de villes ni une succession de villages, mais c'est bien cela pourtant, plus quelque chose entre, qui est opérateur abstrait :



Port de Fos. Photo de l'auteur.

une histoire, avec sa dimension de « *fiction plausible* », dit B. Paillard, se conformant ainsi à ce qu'il présente comme le nerf de la guerre : « *Fos-sur-Mer est donc bien, pour reprendre les termes mêmes de la Chambre de Commerce de Marseille, la rencontre d'un site et d'une idée, comme si des idées flottantes avaient subitement trouvé ici leur point d'ancrage, l'espace propre à les réaliser. Tout l'art de l'aménagement consistera dès lors à*

transsubstantier les idéalités en réalité » (Paillard, 1981). Ce en quoi, répond A. Tarrus, il échoue, débordé par le pragmatisme des acteurs capables de se former des modalités inédites de territorialité, hors des emplacements que leur assignent les contraintes de l'espace aménagé.

Espace des malentendus et des équivoques, des ajustements différés ou manqués, il collectionne les lapsus et les écarts aux logiques hégémoniques

qui tentent d'imposer leur propre vectorisation. A. Tarrus développe par exemple le cas de Port-de-Bouc, emblématique de cette incapacité que manifestent les dispositifs politiques locaux à maîtriser les effets, ailleurs positifs, du changement. « *Martigues et Port-de-Bouc avaient refusé d'entrer dans la ville nouvelle par crainte de perdre la maîtrise de leur devenir démographique et politique. L'accueil intensif des ouvriers dans les logements sociaux semblait alors garant d'une stabilité électorale : populations ouvrières, logements sociaux et travailleurs du secteur social devaient permettre d'envisager sereinement l'avenir. Hélas les premières difficultés de voisinage provoquant des départs de plus en plus fréquents de locataires solvables, le remplissage des logements vacants et la dynamique sociale propre à chaque groupe d'occupants, provoquèrent une politique d'attribution de moins en moins raisonnée. Ironie de l'histoire locale : c'est dans ces quartiers, dont les municipalités communistes attendaient une stabilité politique, que le Front national réalise ses meilleurs résultats électoraux (plus de 25 % aux législatives 1986)* » (Tarrus, 1988). Et l'auteur de préciser encore que si Martigues se tire à peu près de ce mauvais pas grâce à la puissance de ses ressources, issues du complexe pétrochimique de Lavéra qu'elle a prudemment refusé de partager avec les autres communes du SIVOM, Port-de-Bouc, en crise depuis la fermeture en 1966 des chantiers navals, porte désormais le poids trop lourd pour elle de son secteur social : les impôts locaux y sont les plus élevés du pourtour de l'Étang de Berre, dans le même moment où pour les populations aspirant à une requalification promotionnelle dans la propriété d'un logement pavillonnaire, Port-de-Bouc fait figure d'enfer comparé à toutes les communes limitrophes qui apparaissent comme des « paradis ». D'une façon plus générale, chaque commune de la zone est confrontée à la nécessité de gérer ce que d'autres chercheurs appellent des « effets de délocalisation » (A. Apkarian-Lacout, P. Verges, 1982) produits par les « retombées de Fos ».

■ Décrire

Pour décrire et rendre tangible, dans le même mouvement, l'espace de la *suburbia* et les mouvements, les dispositifs ou les agencements sociaux dont il est à la fois le support et le texte, les

chercheurs comme les acteurs ont recours à des opérateurs abstraits. Plutôt que d'en faire grief aux chercheurs, mais plutôt aussi que d'ajouter du poids à l'édifice conceptuel qui conditionne l'accès au visible, il faut entériner le fait comme une réalité : c'est la condition par laquelle l'espace complexe de la *suburbia* est intelligible; qu'il s'agisse pour un chercheur d'expliquer les changements produits ou subits, qu'il s'agisse pour un acteur de nommer, en cas de besoin, « l'entier » de son monde éclaté entre des lieux de pratiques radicalement disjoints.

Voilà en effet des biographies qui sont encore dans une large mesure des parcours en acte, des vies encore partiellement nomadisées. Soit un jeune couple de Lorrains récemment installé à Fos, locataires dans un lotissement pavillonnaire lui-même de création récente. Ils viennent de Martigues où ils se sont posés quelques années dans une cité HLM en arrivant de Lorraine et légitimement susceptibles d'aspirer dans les années futures à une accession à la propriété. Ils font leurs courses à Istres, à Martigues où ils ont gardé des habitudes dans la cité HLM où ils ont résidé. Ils fréquentent d'autres Lorrains autour de ce « centre tribal » qu'est Saint-Martin-de-Crau, mais aussi, disent-ils comme pour lever l'hypothèque d'une affiliation exclusive à ce centre, des gens d'ici et d'autres étrangers, même maghrébins. Ils retournent en Lorraine pour les vacances mais s'y sentent étrangers comme ils se sentent étrangers ici, même s'ils savent que plus tard ils resteront « dans le coin ».

Ils ne sont plus Martégaux et pas encore Fos-séens, ils continuent d'être lorrains mais sans Lorraine. Ils sont en somme inscrits dans ce que A. Tarrus appelle des « territoires circulants », mobiles, mais d'une mobilité qui les oblige à construire leur espace sur des catégories d'intelligibilité qui suppriment toute référence à un corps territorial. L'entier de leur monde composite et mobile, affecté d'un certain indice de plasticité, est une construction théorique. Un espace intangible de classes et de classement, au sens large du terme, l'ensemble des différences qu'il leur faut mobiliser dans le discours pour s'identifier : lorrains mais étrangers là-bas, étrangers ici mais pas comme les maghrébins, pavillonnaires mais pas propriétaires. Leur territoire identitaire est tout entier dans cet espace abstrait de classes, sans corps territorial ou totemique tangible. Ce sont en somme de bons sociologues de leur propre vie mais de mauvais géographes ou de mauvais promeneurs et plus encore de mauvais Bororo. Car leur monde ne tient pas sur deux moitiés, dont l'une serait par

exemple lorraine et l'autre fosséenne et qui se repliant l'une sur l'autre en parfaite symétrie, satureraient l'espace topique de leur pratique. Même structuré comme un déploiement d'urbanités successives dans des sphères autonomes, préservant cette « plasticité » qui est selon U. Hannerz (1983) le fondement de la culture urbaine, il manque au centre de ce dispositif composite un espace public de référence, le nom d'urbain, ou le consentement au nom d'urbain qui donnerait sens et ordre et forme de « carrière » aux parcours que la diversité de leur monde suppose.

Soit cette fois une « vraie » Fosséenne, de la même génération que les Lorrains précédemment cités, née à Fos dans les années 50. Elle quitte, adolescente, ce qui est alors un village. Elle revient y habiter à la trentaine, d'abord en caravane puis dans ce lotissement où elle aussi est locataire. Mariée entre temps à un Lyonnais, elle se sent étrangère dans ce village qu'elle ne reconnaît plus, mais légitimée par son origine fosséenne — et des plus anciennes, celle de parents fermiers des bords de Crau — à développer un discours tout à la fois nostalgique et aigri. Nostalgique sur la campagne perdue, aigri sur l'occasion manquée pendant son absence de trouver à Fos emploi, réseau de relations fondant ce qu'elle imagine être un accomplissement social : entrer à la mairie, ou dans une administration. Vivant à Fos mais coupée de ses anciens réseaux relationnels, elle pense ne plus pouvoir accéder à des positions qui, d'après elle, ne s'obtiennent que par le jeu de relations voire de protections. Femme au foyer, épouse d'un ouvrier, elle voit ses anciens amis ou ses propres frères « au-dessus » d'elle et vit ici comme une étrangère : mobile elle aussi, tenant elle aussi à la délocalisation de ses réseaux relationnels, elle aussi fondée sur un référentiel territorial sans sol emblématique, sans autre principe de lisibilité du social que la grille très abstraite de classement dans laquelle elle se sent en position de déqualification.

L'identification à un espace tangible, territorial de référence procède par corrections successives, c'est un travail de réflexion, en soi. Voilà la leçon à tirer de cette incursion dans les schèmes au travers desquels l'espace est présenté comme perçu : l'espace ne va pas de soi, il est au sens strict et pour tout le monde problématique, dès l'instant où il doit servir de référent territorial. C'est donc, pour suivre toujours U. Hannerz, un espace exactement, conformément, urbain : qui suppose une dose de plasticité. Nous sommes ici en pleine ville, même si les agencements visuels collent mal avec ce que nous avons l'habitude de reconnaître pour

tel d'ordinaire. Mais un espace urbain auquel il manque cet « espace public » de référence, au minimum ce mythe d'une citoyenneté locale commune qui fonde généralement le rêve des migrants, celui qui sert la course à l'intégration et qui peut être un centre tangible, maison des hommes ou lieu de rassemblement.

Voilà un espace qui semble interdire ce que pratiquent d'ordinaire les anthropologues : la description dans le même mouvement textuel, d'une topique et d'une socialité. Espace dégrammaticalisé, il oblige le chercheur à fonder son propre vocabulaire descriptif et les acteurs à se passer pour parler d'eux-mêmes de référent territorial communautaire. S'il est des lieux qui comme ailleurs appartiennent à tout le monde, ils sont paradoxalement les moins visibles et les mieux cachés. La surface du visible devient ici bizarrement, sinon une profondeur du moins une énigme. Je cherche malgré tout des opérateurs visibles permettant de décrire dans le même mouvement textuel des agencements sociaux et des cadres topiques. Je cherche non pas un concept, non pas un opérateur théorique mais des régularités visuelles, des continuités grammaticales qui débordent et transversalisent le chaos des variations différentielles sans pour autant les aveugler.

Mais quel intérêt d'aborder la connaissance d'un espace par la description ? Sans doute pour les mêmes raisons qui faisaient décrire à Cl. Lévi-Strauss (1955) la « grammaire » sociale du village bororo. Il n'y a pas de raison pour que de ce point de vue les choses aient changé : l'espace a ses propres plis de sens, il signifie. Ce qui s'obscurcit ici ce n'est pas tant l'espace des significations que les catégories de lecture. La lisibilité de l'espace perd de son opportunité sociale aux yeux mêmes des acteurs. L'espace ne semble plus être un lieu qu'il est stratégiquement utile de lire et d'interpréter. Nous vivons l'heure des discontinuités territoriales, de la fragmentation et de la juxtaposition des ordres territoriaux. L'espace domestique, par exemple, est un monde à lui seul qui constitue son propre registre de différenciation : le pavillonnaire après la cité HLM qui vient après la caravane, juxtaposés ou pas, dans une continuité qui est aléatoire. La fluidification des pratiques sociales rend obsolète un ordre interne de la continuité topique. « *Nous sommes à une époque où l'espace se donne à nous sous la forme de relations d'emplacements* » (Foucault, 1984).

« *L'ère des réseaux* » (Balandier, 1987) est peuplée de vide entre le maillage des pôles de connexion, criblée de frontières et de chevauchements aux points en apparence aléatoires où se

recoupent les réseaux. Le local est le lieu du chaos et en tant que tel nous devient d'autant plus énigmatique.

Le territoire lorrain est fait de points dispersés dans un espace distendu, troué de béances qui recoupent partiellement le maillage de la « *cité utopique* » rêvée par les aménageurs. Il n'a pas de centre mais des zones de densités et des aires de parcours qui sont beaucoup plus des modes de parcours que des espaces topiques. La voiture, le train, l'avion, l'autoroute, la gare ou l'aéroport sont des emplacements. Et la métropole lorraine se juxtapose comme par inadvertance à la « *métropole maghrébine* » (Tarrus, 1988), celle des continuités relationnelles, des réseaux familiaux, des aires de parcours commerciaux entre le centre de Marseille, ses arrondissements Nord et les grands ensembles de Vitrolles ou de Port-de-Bouc. Réseau d'emplacements auquel se surajoute encore la grammaticalité imposée par les tentatives des appareils politiques ou institutionnels de réinventer le local comme code : on habite des lotissements qui s'appellent « *Lou Mazet* », rue des rémouleurs, des fileuses, quartier de la Farigoule ou cité des Pins. Et entre, quels paysages silencieux ?

Comment rendre compte de ces marges où, comme par inadvertance, des mondes discontinus se touchent et se chevauchent, lieux d'une synthèse qui nous est inaccessible ? Surtout comment rendre compte de la nécessité sociale de la discontinuité, de son caractère parfaitement programmatique et contingent, si l'on ne décrit pas, d'abord, l'architecture apparemment hasardeuse mais socialement opératoire des pleins et des vides ? Or l'analyse des pleins suppose en quelque sorte le trop plein : le recours théorique qui fonde un principe territorial à partir duquel l'espace, les emplacements des pratiques, sont identifiables. Il faut alors prendre un autre chemin, procéder d'autres positions qui évitent ce recours, se garder des ponts qui tiennent lieu de communication. Musarder, flâner, déambuler, là où la logique de la pratique impose d'aller droit mais trop loin, en passant par l'abstrait lorsqu'il s'agit bien trivialement de toucher la topique de la contemporanéité. D'où le détour, réel, physique, par les friches et les béances, entre les emplacements.

Décrire est une nécessité, dès lors qu'il s'agit de comprendre les mouvements du social à travers leurs espaces de déploiement. Le visible est incontournable, même s'il n'est qu'une étape, peut-être la plus importante, celle qui donne foi à l'explication, crédibilise. Je crois Cl. Lévi-Strauss parce que je sais qu'il a vu. Ou bien, comme le suggère

C. Geertz (1986), je crois Evans Pritchard pour la limpidité de sa description, qui n'est jamais que l'assurance de sa conviction. Mais en cela l'ethnologue est-il si différent des acteurs ordinaires ? La transparence du visible, son immédiateté n'est-elle pas d'abord la force des convictions de l'acteur ?

Voilà donc un espace confus, probablement parce que les ordres de valeur, les schèmes perceptifs n'ont aucune force de conviction. Je vois des Lorrains et je les interroge, ou bien cet ouvrier agricole marocain et sa femme, dans leur cité de Miramas, l'ornithologue-vigile des abords de l'aéroport. Parmi quelques figures croisées au cours de cette recherche exploratoire. Ce qu'ils me disent ne m'apprend rien des espaces qu'ils pratiquent et habitent, même s'ils ne parlent que d'eux, de leurs parcours, de leurs habitudes, des lieux, des mythes qui pointent, des histoires prêtes à être racontées derrière les noms qu'ils donnent aux lieux. Ce sont toujours des lieux lacunaires. Aucune vie ne parcourra jamais l'intégralité du territoire où elle se déroule. Mais la force de la description n'est-elle pas justement de nous faire croire que, dans les lieux parcourus, il y a l'essentiel ? Or c'est précisément cela qui manque dans les récits que forment les interviews. Le nom du territoire bien sûr, le nom des limites et des barrières, bref son plan, sa représentation mentale, sa figuration. C'est peu de dire que la carte est pleine de trous, de blancs : ici c'est la carte qui manque. Le monde des gens rencontrés n'a plus que très exceptionnellement forme topique. Il est juxtaposition aléatoire d'emplacements, constellation de points qui n'ont de relations entre eux que théoriques.

■ *Saltus*

On peut trouver autour de l'étang de Berre toutes les cartes postales, tous les sites capables d'illustrer les lieux communs de la Provence visitée. Des chapelles romanes, comme celle de Saint Blaise où des fouilles archéologiques ont mis à jour une cité paléochrétienne, celle du vieux Gignac que l'on aperçoit de l'autoroute, perchée sur un promontoire rocheux. Des criques rocheuses, des petits ports de pêche, discrètement abrités dans des golfes boisés près du port pétrolier de Lavéra, ou encore sur l'étang même. Des villages pittoresquement perchés sur des pics rocheux ou des socles de *cuestas*, comme Vitrolles, Fos, le vieux Miramas. Enfin comme un avant-goût de Camargue dans les salins disposés le long de l'étang, les plages et les lagunes de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Sans oublier Martigues, la Venise provençale, un des rares lieux de cet espace

qui eut la dignité d'accéder au stéréotype. On y trouve aussi les lieux d'où ce pittoresque tire son sens, les postes et les points de vue d'où regarder est constitutif de la valorisation, foncière comprise, des lieux : des ports de plaisance et des plages, des campings, des aménagements touristiques.

Pourtant ces lieux sont vides de touristes. Les ports de plaisance sont à usage local, le spectacle des lagunes, des anses rocheuses et des terroirs réservés à des pratiquants qui viennent y faire autre chose que regarder. « *Et en plus, ou malgré tout, c'est beau* ». Tel est le texte que l'on pourrait le plus communément écrire à propos de l'étang de Berre. En plus de quoi ? Des usines et des dépôts pétroliers, des autoroutes et un aéroport, des ports et des lignes à haute tension des cités HLM, des immenses lotissements pavillonnaires, décharges, zones industrielles, hypermarchés, rocadés et nœuds routiers.

Qu'est-ce qui fait la texture visible de cet espace, pourquoi se refuse-t-il à livrer une « peau » qui en organise la continuité textuelle ? Si l'on ne se place que du point de vue purement spatial, purement visuel, la question n'offre que peu d'intérêt. Mais si l'on pense que l'espace n'est pas que surface pure, lisse, mais surface textuelle comme dirait C. Geertz (1986), redoublée de langage et de désignation, alors la question offre l'intérêt de se demander pourquoi la contemporanéité d'une société qui apparaît à l'évidence comme complexe, au sens que les anthropologues donnent à ce terme en l'opposant à simple, ne trouve pas son propre langage descriptif, la continuité de ses scènes ? Pourquoi ces ruptures dans le sens et ces lapsus, qui font sens précisément, pourquoi ces lieux qui pour parler et faire parler ont besoin du silence d'autres, connexes ? Pourquoi est-il à ce point difficile de rendre compte de la contemporanéité du local ? Parce que, sans doute, il ne peut être que le récit d'une expérience. Mais pourquoi l'expérience ne fait-elle pas sens comme espace ? Pourquoi par exemple, le territoire des Lorrains est-il si détaché des espaces dans lequel se déroulent les activités qui le constituent ? Quel est le sens de ce détachement qui semble rendre l'espace visuel à ce point contingent que sa description comme signifiant semble inutile ? D'où vient que nous ne sachions plus penser l'espace en dehors des guerres dont il est l'enjeu ?

Bien sûr j'ai fait dans cet espace mon propre parcours. Je m'y suis inventé un territoire, le temps de l'enquête, celui des friches et des lagunes inhabitées. Mais suis-je moi-même en mesure de décrire avec conviction ce « territoire » provisoire



3. L'étang de Berre. Cygnes dans le petit port de pêche de Saint-Chamas. Photo de l'auteur.

où je n'ai fait que passer ? Je m'y essaye et n'y parviens pas plus adroitement que d'autres. Impossible de dresser une carte, construire la topique de ce que, pourtant, j'ai parcouru et arpenté. Je peux seulement tenter de voir et rendre perceptible, au travers de mes propres rencontres et expériences, ce qui précisément résiste à la description, ce qui progressivement, nous rend l'espace intangible.

Braconniers.

L'ornithologue amateur qui me présente toute la faune de l'étang de Berre est un vigile nommé à la surveillance des décharges et friches contiguës à l'aéroport de Marignane. Dans le fracas d'un Airbus au décollage nous nous approchons à pas comptés des roseaux pour observer un couple de hérons qui s'envole, alerté par le crissement des graviers sous nos pas, plus que par le vacarme de l'Airbus. Nous avons ainsi approché des cygnes (photo 3) et des grues noires, des canards, des macreuses et des canards plongeurs, des cormorans, des centaines de mouettes, deux flamants roses et une sorte d'aigrette au dos couvert de plumes d'un bleu phosphorescent. Nous sommes dans un *no man's land*, entre le bout des pistes de



4. Poste de chasse aux canards, sur l'étang de Berre, aux abords de Saint-Chamas. Photo de l'auteur.



5. Le Ranquet, entre Istres et Saint-Mitre. L'un des cabanons réservés aux loisirs familiaux du week-end, sur les rives de l'étang. Photo de l'auteur.

l'aéroport, l'hôtel Sofitel et une zone d'entrepôt, dans une friche lagunaire gagnée sur l'étang par remblais lors de la construction de l'aéroport. Le lieu est fermé par une grille. Il n'est accessible ni aux baigneurs ni aux chasseurs, seuls y ont accès les pêcheurs venant de l'étang poser des filets à quelques mètres du rivage et ce gardien qui pour tromper l'ennui de ses rondes solitaires observe les oiseaux. Il parle comme un berger, par longues phrases hachées, comme extraites du monologue perpétuel qu'il entretient à mi-voix avec lui-même.

Un grand nombre des spectacles qu'offre l'étang de Berre sont ainsi des expériences privées, indétachables du récit circonstancié qui en conditionne l'accès et en tant que tels intransportables, incommunicables ailleurs que dans le cadre des circonstances qui les produisent. Le récit des beautés de l'étang de Berre est d'abord récit d'expérience et des expériences souvent singulières voire solitaires. Tous les pratiquants des rives ou de l'étang lui-même ne sont pas, à la lettre, des braconniers, bien qu'il y en ait beaucoup dont les pratiques n'ont qu'une légitimité imparfaite. Outre cet ornithologue amateur, qui constitue sans doute un cas bien singulier, on croise des joggers et des baigneurs, des véliplanchistes, des kayakistes, des chasseurs de canards à l'affût dans des postes de chasse (photo 4), plus rarement des pêcheurs, de simples promeneurs.

Sur les bords de l'étang sont installés aussi des villages de cabanons, certains exclusivement réservés aux loisirs familiaux du week-end, dans la plus pure tradition marseillaise. On en trouve ainsi au Ranquet (photo 5), entre Istres et Saint-Mitre, abrités dans un repli de terrain, à cet endroit où les rives de l'étang prennent du relief, invisibles de la grande rocade qui passe plus haut et seulement desservis par une mauvaise route étroite et sinueuse qui descend jusqu'au petit port, serpentant entre les cabanons. Village dont le centre est une pizzeria, au bord de l'étang sur un petit port sans aménagement. Il en est d'autres sur la plage du Jaï, bande de sable entre Marignane et Châteauneuf les Martigues, qui sépare l'étang de Berre de l'étang de Bolmon. Ceux-là sans doute sont de vrais braconniers, occupant illégalement, sans permis de construire, un espace qui appartient au domaine maritime. Moins tranquilles sont les pêcheurs qui braconnent entre les darses du port de Fos, sur la mer cette fois, ou les gamins qui investissent la base aéronautique désaffectée de Berre, comme le château en ruine qui la jouxte.

Toutes les pratiques sont loin d'être des braconnages, mais tous les pratiquants en revanche ont l'air de braconniers. D'abord parce qu'ils sont généralement solitaires, à peine si l'on peut croiser des couples ou de petits groupes. Ici, pas de déploiement de foules, pas de concentration; ce



6. La pratique du « jogging », entre le canal et la mer, sur le chemin longeant la plage de Fos. Photo de l'auteur.

qui va de soi pour les chasseurs ou les pêcheurs surprend pour les sportifs ou pour les baigneurs. On pratique dans les friches des bords d'étang, les mêmes activités que dans les parcs urbains, celui du Griffon à Vitrolles ou ceux de Marseille. Et sur les plages de l'étang ou celles de la côte de Port-Saint-Louis à Carry, on voit les mêmes familles que sur les plages marseillaises. A quelques nuances près cependant. Ici une famille « tient » cent mètres de plage et il n'est pas rare, en plein cœur de l'été, de tomber sur une plage quasiment déserte. On gare souvent sa voiture à même la plage et dans certains endroits, les plages sont balisées de marques privatives, comme dans ces « niches » où les cabanons ont les pieds dans l'eau.

D'une façon très générale les diverses catégories de pratiquants se rencontrent peu. Les chasseurs ont leurs terres, comme les « joggers » (photo 6) ont leurs pistes, les familles leurs plages. Mondes étanches, disjoints. Aucun lieu pour attester que ces pratiquants forment société identifiable à ses lieux publics. Les chasseurs ont leurs bistrots

secrets, par exemple dans ce hameau de Berre, aux Cabanes, un hameau de cabanons à quelques encablures d'une plage où s'exercent des véliplan-chistes dont toutes les marques territoriales tiennent dans une voiture. De plus ces territoires de la pratique ne sont identifiables qu'à des marques discrètes, précaires. Les territoires ludiques ont toujours un air d'abandon, entre la ruine et l'espace bricolé de restes, comme s'il s'agissait de cacher plus que de montrer les repères et les totems qui marquent les territoires. Marques invisibles, camouflées sous la désuétude de pontons vermoulus, d'architecture de roseaux et de bidonvilles, totems rouillés, au bord de l'effacement, qui tendent à rendre les niches invisibles et secrètes, dissimulées sous l'apparence de la ruine.

Mais cachées à quel regard ? Sans doute pas aux yeux d'un pouvoir physiquement présent, repérable à l'écriture et au marquage des interdits, à des réseaux d'agents traquant le braconnier. Mais c'est l'existence impalpable, immatérielle d'une pression qui donne à ces pratiques un statut flou de

semi-illégitimité, dans un registre qui va de la tolérance provisoire à l'amnésie aveugle. C'est par exemple de ne pas être nommées, lorsque les pratiques de l'étang donnent lieu à discours, qui leur donne entre autre ce caractère incertain. Si on parle ici du tourisme, d'une voix officielle et autorisée, c'est comme d'un futur de l'étang : projets de centres touristiques, ports de plaisance, marinas, rêves d'un tourisme luxueux, qui viendrait comme une troisième révolution industrielle relancer la construction et les économies locales. Tous les conseils municipaux des communes riveraines en ont parlé un jour ou l'autre, des rumeurs circulent : on parle de capitaux arabes prêts à investir la bande côtière entre Berre et Saint-Chamas, d'un grand complexe touristique sur l'étang de l'Olivier à Istres, et Port-de-Bouc entame les travaux de son port de plaisance, derrière la Maison des Jeunes Youri Gagarine, le Centre Elsa Triolet, à côté des cités HLM construites en 1970 au ras de l'eau. Mais pour le présent, pour la contemporanéité des familles maghrébines pique-niquant au bord de l'eau, passant leurs vacances sous des tentes sur la plage, pour les pêcheurs du dimanche, les baigneurs des Vignettes ou de Bolmon, on parle unanimement d'imprudences, on invoque la pollution, les maladies de peau, l'inconscience. Tout un tourisme contemporain, discret, frappé des marques de la désuétude et de la précarité, confronté au modèle d'un « vrai » tourisme, propre et légitime, mais projeté hors du temps, n'a ainsi d'autre statut que celui d'une pratique marginale, semi-braconnière et amnésiée entre un passé que l'on dit mort et un futur qui n'advient pas, mais adviendra de toute manière sans eux.

L'étang de Lavalduc.

Voilà sans doute le plus vaste des étangs annexes qui bordent l'étang de Berre dans un quadrilatère compris entre Fos, Istres, la rive ouest de l'étang et Port-de-Bouc. L'endroit est parfaitement inhabité, longé à l'ouest par une ligne de chemin de fer et accessible seulement à l'est par une piste à peine carrossable. Des ruines de maisons, un pylone électrique et des restes rouillés de tuyaux attestent d'une occupation ancienne. Les eaux de l'étang sont d'un rouge tirant sur le violet, parfaitement lisses et égales. On rencontre là des troupes de flamants roses, j'en ai compté un soir plus d'une centaine. À l'est, l'étang est dominé par le site de Saint-Blaise qui se visite le dimanche en famille,

assez régulièrement pour qu'une buvette s'y soit installée. C'est un haut lieu de pèlerinage et de tourisme dominical, de pique-nique et de promenades digestives. Mais peu de monde, pour ne pas dire personne, ne descend jusqu'à l'étang, séparé du site de Saint-Blaise par un escarpement assez rude, difficile à franchir. De là-haut, malgré sa proximité, l'étang semble inaccessible. Des hauteurs de Saint-Blaise on aperçoit très distinctement les bâtiments de l'usine SOLMER et les darses du port de Fos, dont les limites communales commencent à quelques centaines de mètres. Sur les bords de l'étang on est au cœur de la plus déserte des solitudes, de la plus inaccessible des natures : un terrain spongieux où les pieds s'enfoncent dans une boue grisâtre, peuplé de moustiques voraces.

La formation de cette friche est encore aisément explicable. L'étang est dans ce long couloir qui de la mer, entre Fos et Port-de-Bouc, jusqu'aux abords d'Istres, constitue ce que les urbanistes appellent la « zone de nuisance » de l'aéroport qu'utilisent les avions militaires de la base d'Istres. Il n'est que projection au sol de l'espace aérien dans lequel les avions amorcent leur descente et sont alors au-delà des normes de bruit tolérable. Une vaste bande est ainsi nettement délimitée, occupée au sol par l'étang de l'Estomac, l'étang de Lavalduc, et une lande. Désert situé au milieu d'une zone assez fortement urbanisée, rasant Fos, Rassuen et Istres. Voilà sans doute la plus intangible des désignations territoriales : celle qui projette au sol les marques de l'espace aérien. Or, l'étang de Lavalduc est plus désert encore que ses voisins parce qu'il fut jusqu'à ces dernières années une pièce d'un dispositif industriel aujourd'hui tombé en désuétude. En effet, contigu à l'usine de potasse de Rassuen, il lui servait en quelque sorte de réservoir naturel de sel, acheminé par un réseau de canaux depuis les mines de sel gemme de Manosque. Continuité souterraine cette fois, celle du réseau de canaux, chenaux qui structure l'espace industriel du sel, et qu'on nomme « saumoduc ». On dit que le taux très élevé de salinité de l'étang favorise la prolifération de cette algue rouge qui lui donne sa couleur et dont les flamants roses sont particulièrement friands.

Voilà décrit l'espace. On pourrait ajouter qu'il offre, vu de Saint-Blaise ou de la route de Fos à Istres qui le surplombe, des spectacles magnifiques, des couchers de soleil fabuleux, le pittoresque d'une micro Camargue. Ce qui le rend singulier, étrange, ce n'est pas forcément, ou pas seulement, son incongruité lorsque, par exemple, on le découvre sortant de Fos ou venant d'Istres, après le spectacle des sites industriels ou des lotisse-



7. L'étang de Lavalduc. Le plus vaste des étangs annexes qui bordent l'étang de Berre. Photo de l'auteur.

ments pavillonnaires. C'est cela sans doute mais aussi le silence qui y règne, son absolue solitude et l'absence d'usage attesté. Justement, parce qu'il est beau et pittoresque et qu'il correspond à tous les standards d'un paysage canonique, on s'attendrait à y voir barboter des foules de bambins, à y trouver des buvettes ou des bars, des points de vue ou des parcours balisés. Mais on n'y voit que ruines et un espace vierge, nu (*photo 7*). Tout se passe alors comme si le vide en soi y était non pas l'indice d'une virginité mais le signe d'une menace floue, l'indicateur d'une présence plus pesante encore que celle d'emplacements habités. C'est un espace innommable, pour cette ambivalence justement, intraitable comme une terre vierge mais indescriptible aussi comme « espace naturel ».

La pollution.

Le poids, ici inexprimable, d'une présence immatérielle, prend ailleurs un nom emblématique : pollution. Cette zone est effectivement une in-

croyable concentration de matières explosives et dangereuses, plus menaçante qu'un volcan, facteur potentiel de catastrophes gigantesques qu'un miracle, pas moins, a permis jusqu'à présent d'éviter. Sur les 35 établissements industriels du département classés à haut risque selon la législation dite de Seveso, 29 sont dans ce périmètre. Même si la plupart des grandes usines installées sur les bords de l'étang ont fait des efforts pour traiter les eaux usées qu'elles y déversent, l'étang reste très pollué, notamment parce que les eaux des rivières qui s'y déversent sont elles aussi polluées en amont, dans les agglomérations qu'elles traversent. Pire encore, il serait menacé dans son écosystème même, depuis que l'EDF a installé au terminal du canal de Provence une usine hydroélectrique qui rejette quotidiennement des centaines de milliers d'hectolitres d'une eau douce qui, modifiant la salinité de l'étang en bouleverse l'écosystème. Officiellement, depuis 1957, les poissons pêchés dans l'étang sont impropres à la consommation et la pêche interdite. Pourtant la pêche à l'anguille est une des activités les plus prospères de la zone, qui exporte vers la Hollande et l'Italie. La pollution est

donc un autre de ces chiasmes par lesquels une pratique sociale de l'étang perd de sa légitimité sans pour autant être effacée.

Et, la pollution, au demeurant patente, confirmée par toutes les observations, dont la mesure fonde des dispositifs institutionnels, mobilise les discours des appareils politiques, constitue malgré cela une sorte de menace intangible, qui tout en occupant l'espace imaginaire ne le sature pas. L'étang est pollué mais on s'y baigne et on y pêche, et tous les signes de pollution ne sont au pire que des traces, jamais des preuves formelles. Le seul caractère officiel, visible, du repérage de la pollution a pris par exemple l'apparence de « renifleurs » chargés de signaler la présence d'odeurs désagréables qui manifestent la présence anormale de soufre dans l'air ambiant. La pollution est une odeur, une menace tapie comme un volcan endormi dans les immenses réservoirs industriels que la région concentre, une présence intangible, une menace invisible. Ou bien elle est réseau de rumeurs, racontars sur les cas de maladies, les accidents de baignades, les accidents internes aux

usines camouflés en accidents du travail, mais jamais véritablement et publiquement vérifiables. Elle se tient dans un registre de discours qui évite soigneusement d'en désigner les effets tangibles et concrets sur les pratiques. Désignée comme invisible et impalpable par la surface publique et officielle, présentée comme secrète et privée, elle est de toute façon quelque chose auquel il faut croire sans la voir complètement, comme la sorcellerie dans le bocage en somme (Favret-Saada, 1981). Elle est donc, en ce sens, un de ces opérateurs purement abstrait, un pur esprit à partir duquel l'espace prend corps territorial, un tenant lieu d'identification autour duquel se régit la légitimation des pratiques. Mais c'est, là encore, un opérateur qui préserve de l'incertitude et de la variabilité, un discriminant meuble qui laisse des plages d'incertitudes.

L'espace productif.

A priori, les usines, les ports, tous les espaces productifs ne devraient pas figurer au chapitre du



8. Le port de Fos. Terminal à containers couvrant une superficie d'environ 5000 hectares. Moins d'une vingtaine de personnes assurent l'ensemble des activités de charge, décharge des navires et camions, le charriage des containers comme le gardiennage. Photo de l'auteur.



9. Berre. Le pipe-line du port de la Pointe. Photo de l'auteur.

saltus : ils en sont l'antithèse. Ils organisent l'espace social de la zone, son centre de pouvoir et de mobilisation. Tout ordre part de là, qui organise les réseaux viaires, détermine les flux de populations, rythme les activités et ordonne le temps. Mais spatialement, de quoi parlent ces espaces, au cœur des choses ? Du vide encore. Plus qu'ailleurs peut-être. On peut le voir par l'exemple du complexe industrialo-portuaire de Fos.

Fos est avant tout une zone portuaire de 15 000 hectares, incluant un gigantesque terminal pétrolier capable d'accueillir des navires jaugeant 400 000 tonnes, un terminal minéralier et un port à containers (*photo 8*), incluant aussi une zone industrielle où le complexe sidérurgique de SOLMER occupe à lui seul 1 700 hectares, avec l'énorme dinosaure de l'usine elle-même et son propre port à minerais. Ce sont des aires de stockage, des alignements à l'infini de cuves et un réseau de pipes-lines reliés à l'Europe entière. C'est le centre de ce monde. Enclave territoriale

radicalement close, une pièce du formidable dispositif territorial dont dispose aujourd'hui le Port autonome de Marseille, propriétaire et tuteur des ports de Marseille-ville, Caronte, Lavéra, Fos et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

L'essentiel du trafic que gère le Port autonome de Marseille passe aujourd'hui par l'aire portuaire de Fos. 60 % du trafic maritime de cet établissement est composé d'hydrocarbures, lesquels transitent par le terminal pétrolier de Fos. Mais ce n'est pas encore assez dire les choses : 60 % du trafic du port de Marseille passent par une simple vanne, installée sur un quai désert. Le port de Marseille n'est, pour l'essentiel, qu'un énorme robinet ; sept vannes pour être exact, qu'un homme seul suffit à ouvrir ou fermer. Sur le terminal à containers aucun bâtiment ne vient matérialiser un lieu quelconque, à peine un préfabriqué pour les dockers. C'est qu'il n'y a plus d'attente et plus de temps mort, plus d'errance ni de parasitage sur les quais. L'espace se limite à un gigantesque parking,

où seules des lignes blanches tracées au sol délimitent des aires de circulation. Cinq portiques sur les quais chargent ou déchargent les navires. Des énormes chariots élévateurs sillonnent le parking, charriant les containers jusqu'aux portiques. Rangés impeccablement, des centaines de containers attendent d'être embarqués sur les cargos ou sur des camions. Sur les quelques 5 000 hectares du port à containers je n'ai compté en tout et pour tout qu'une vingtaine de personnes, chauffeurs-routiers, dockers, gardiens.

Comme le signale J.P. de Gaudemar, on atteint là une sorte de perfection dans la fluidité des rythmes de travail et le franchissement d'un seuil qualitatif dans l'organisation du procès de travail : « *A considérer l'ensemble des activités industrielles qui s'y sont installées, toutes semblent avoir en commun, malgré la diversité des branches concernées, cette lutte pour la mobilité du procès productif. Et l'ensemble lui-même semble être le lieu d'une fluidité agrandie, une sorte de simple organisation fonctionnelle de l'espace autour de quelques grands axes de mobilité* » (de Gaudemar, 1981).

L'organisation de l'espace suit le mouvement. Un port n'est plus ce lieu de captation des marchandises, espace parasite ralentissant les flux pour y prélever et y ajouter sa part de valeur. Mais quelque chose d'un espace minimal, semblable à un parking de supermarché, dépouillé de toute architecture superflue, à peine un point de ralentissement sur la route de flux qui circulent désormais quasiment en continu. Il faut aujourd'hui quatre hommes et pas même une heure pour charger ou décharger un cargo.

■ Références bibliographiques

APRARIAN-LACOUT A. et VERGES, P., 1982, Martigues, à la recherche du local : processus de changements et recompositions sociales, *Cahiers de l'Observation du Changement social*, Paris, éd. du CNRS.

ASCARRIDE-MOT A.M., 1982, *Loisirs et classes sociales à Berre l'Étang*, OMC, Berre.

BAUER G., 1987, *Rude épreuve pour les villes américaines*, DRI, Oct.

BALANDIER G., 1987 Images, images, images, in *Cahiers internationaux de Sociologie*, n° LXXXII.

COURTOT R., GIRARD N., MONNIER G., 1988 *Le guide de Martigues et de l'Étang de Berre*, La manufacture, Lyon.

FAVRET-SAADA, 1981, *Corps pour corps, enquête sur la sorcellerie dans le Bocage*, Gallimard, Paris.

FOUCAULT M., 1984, Des espaces autres, in *AMC*.

GARNIER J.C., 1984, Port de Bouc d'hier et d'aujourd'hui : une ville à renaître, in *Terrain*, n° 2.

de GAUDEMAR J.P., 1980, De la fabrique au site : naissance de l'usine mobile, in *Usines et Ouvriers*, Maspéro, Paris.

Le centre de ce monde, où bat son cœur économique, est donc un vide immense. Au sens strict du terme, désert, battu par les vents, à peine hanté d'une étrange faune mécanique qui inquiète par sa démesure. Mais vide au sens aussi où il n'est qu'un emplacement aléatoire sur une circulation continue de flux, guère plus structurant de son environnement spatial et social qu'une vanne sur la continuité atone du pipe-line (photo 9). L'angoisse du vide, la solitude au poste de travail, la nostalgie des corps collectifs ouvriers physiquement présents dans l'usine, sont quelques-uns des thèmes qu'abordent tous les ouvriers du site, des dockers aux sidérurgistes.

Angoisse existentielle qui rejoint celle des autres acteurs, ceux qui voient paradoxalement les autres sites portuaires, ceux de Port-Saint-Louis ou de Caronte et plus loin à Marseille même, vides eux aussi, mais vides d'être inactifs cette fois, par lente nécrose des activités qui emplissaient ces ports. L'effet paradoxal du « site mobile » est alors que la crise et la prospérité se confondent sous les mêmes marques tangibles, celles d'espaces déserts, où sautent les repères visuels qui permettaient de mesurer à la densité du trafic la puissance d'une économie. C'est l'illusion même de maîtrise, ou seulement de participation au mouvement général de la prospérité que cette topique perturbe ou aliène radicalement, lorsque les signes de la puissance sont à ce point indistincts qu'ils se confondent avec leur inversion.

M.P., Marseille

GUERZ C., 1986, Diapositives anthropologiques, in *Communications* n° 43.

1986, *Savoir local, savoir global*, PUF, Paris.

GONTIER C., MEYER M., 1983, Port-Saint-Louis-du-Rhône, 1881-1981, *Rapport de recherche, ministère de la Culture, Mission Ethnologique*, Marseille.

HANNERZ U., 1983, *Explorer la ville : éléments d'anthropologie urbaine*, Paris, Éditions de Minuit, 418 p.

HISSARD J.R., 1983, La Seine des îles, coins perdus, bouts du monde (*Une approche du paysage post-industriel, MRU/Paysage, ministère de l'Urbanisme et du Logement*, Paris).

LEVI-STRAUSS, 1955, *Tristes tropiques*, Plon, Paris.

PAILLARD B., 1981, *La damnation de Fox*, Seuil, Paris.

PERALDI M., 1982, *Paysages, ville et mémoire*, CERFISE.

1985, Les espaces verts et leurs mythes, in *Le Genre Humain*, n° 12.

TARRIUS, A. MAROTEL G., PERALDI M., 1988, *L'aménagement à contre-temps*, L'Harmattan, Paris.