

LES ENTRÉES DE VILLE DE MARTIGUES

Eric VERDEIL*

RÉSUMÉ La politique des entrées de ville vise à requalifier le paysage des périphéries urbaines, dégradées par des zones d'activités diverses et une urbanisation mal maîtrisée. Le cas de Martigues illustre la diversité des situations rencontrées et montre les difficultés de tels programmes d'aménagement. Les entrées de ville deviennent le support d'une image de marque autant qu'elles constituent un remède urbanistique à la crise des quartiers périphériques.

ABSTRACT "Access road" policies aim at reclaiming urban peripheral landscapes, which have been seriously damaged by the implantation of various activities and poor urban management. The case of Martigues is an illustration of the diversity of situations, showing the problems posed by this type of planning. Access areas serve to create an image of the city as much as they are the urban developers' remedy to the crisis of the suburbs.

RESUMEN La política de las entradas de ciudad pretende rehabilitar el paisaje de las periferias urbanas, degradadas por zonas de actividades diversas y una urbanización mal dominada. El caso de Martigues ilustra la variedad de las situaciones existentes y muestra las dificultades de dichos programas de ordenamiento territorial. Las entradas de ciudad se convierten a la vez en soporte de una imagen de marca y en remedio urbanístico frente a la crisis de los barrios periféricos.

• AMÉNAGEMENT • MARTIGUES • PAYSAGE • PÉRIPHÉRIE URBAINE

• DEVELOPMENT • LANDSCAPE • MARTIGUES • URBAN PERIPHERY

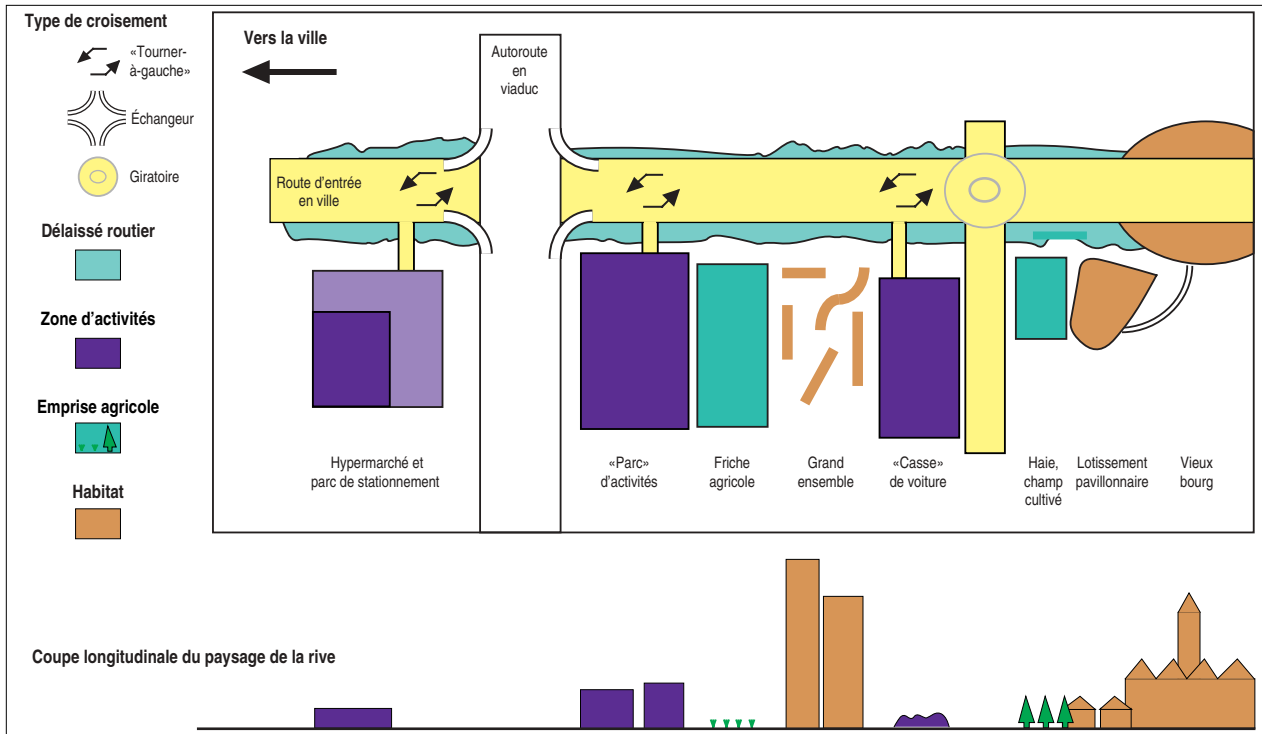
• MARTIGUES • ORDENAMIENTO TERRITORIAL • PAISAJE • PERIFERIA URBANA

La thématique des entrées de ville fait référence pour les urbanistes au paysage commercial et routier de la frange des agglomérations. Profitant d'une bonne desserte assurée par la liaison de radiales et de rocadés, de terrains bon marché où le stationnement est aisé, de grandes surfaces commerciales, des établissements hôteliers et de restauration rapide ainsi que des zones d'activités plus classiques s'implantent en périphérie, au gré des occasions foncières, sur un parcellaire rural rarement remembré. Ils bénéficient parfois dans les agglomérations intercommunales d'avantages fiscaux résultant de la surenchère à laquelle se livrent les communes de banlieue pour attirer taxes et emplois.

Un paysage spécifique, conçu à l'échelle de la voiture qui y est reine, se crée alors (fig. 1). Peu d'agglomérations françaises échappent à ces «faubourgs» modernes. Panneaux géants et enseignes tapageuses forment une première haie qui ne masque pas un second plan guère plus soigné. Les volumes rectangulaires des «boîtes à vendre» ponctuent sans ordre les vastes espaces de stationnement (fig. 2).

Cette dégradation du paysage des entrées de ville pose à l'urbaniste un double problème: l'encombrement automobile et l'inflation de signaux sont causes d'insécurité routière. Devenue «entrée», la porte de ville, autrefois symbole de l'ordre et de la puissance urbaine, se transforme en une vitrine commerciale, banale à force d'être partout répétée et bannissant toute expression d'une identité urbaine. Mais l'enjeu des entrées de ville dépasse les espaces commerciaux périphériques. D'autres parcours d'accès au centre-ville (ou à la ville centre), jalonnés de lotissements adossés à la route ou de grands ensembles dressant leur haute silhouette, n'offrent guère plus de repère dans la progression vers le centre. Ronds-points, glissières de sécurité et délaissés routiers désignent moins l'univers de la rue et de la ville que celui de la route. À l'instar des zones commerciales, ces quartiers récents constituent un enjeu pour les urbanistes et les collectivités qui cherchent à revaloriser les entrées de ville, à discipliner la voiture et à acclimater une urbanité absente par un travail de composition du paysage: construction de trottoirs, plantations des avenues, gabarit urbain et continuité des bâtiments, articulation à la rue plutôt que retournement vers l'intérieur des parcelles, normes esthétiques porteuses d'une image ou d'une monumentalité urbaine.

* Élève à l'École Normale Supérieure, Paris.



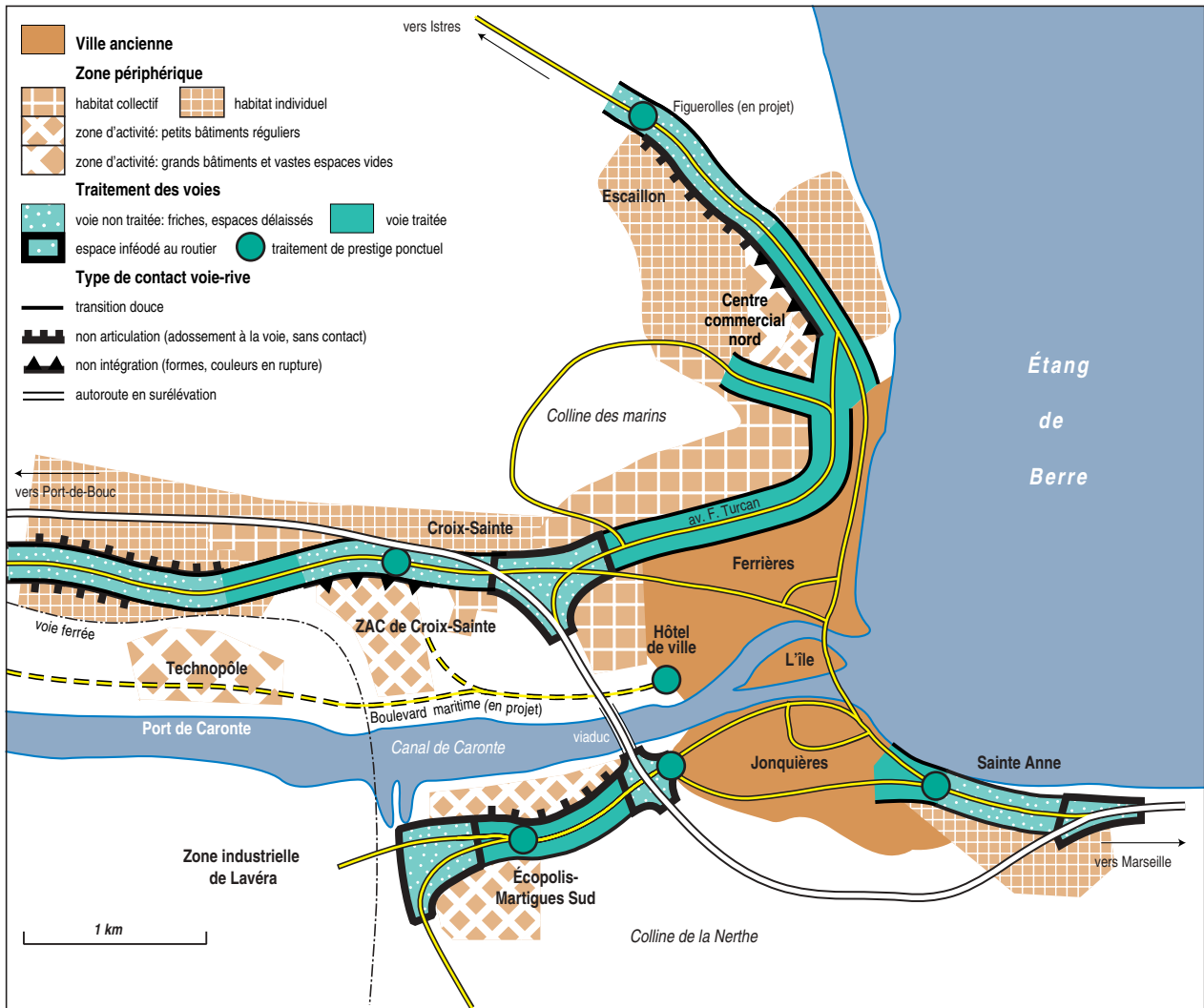
1. Schéma typologique et coupe longitudinale d'une entrée de ville

Le cas de Martigues, qui présente toutes les facettes du paysage des entrées de ville, illustre cette démarche et met en question ses présupposés. Chercher à restaurer une continuité matérielle de la ville indique le souci de préserver, voire de recréer l'unité et l'identité urbaine. L'insistance sur l'entrée de ville doit se lire, dans ce contexte, comme une tentative d'en faire le substitut symbolique contemporain de la porte de jadis. C'est vouloir faire un lieu géographique de ce qui est, encore moins qu'un espace, un parcours et un moment. En outre, quel enracinement historique privilégie-t-on ? À Martigues, l'identité traditionnelle de la ville est celle d'un port de pêche pro-



2. La zone d'activités Écopolis-Martigues Sud, vue depuis le viaduc autoroutier

Le traitement soigné des rives n'empêche pas l'organisation disparate de la façade routière : volumes et couleurs variés, recul inégal par rapport à la rue, alternance de vides et de pleins. L'espace reste assujéti à une logique de grande circulation vers l'autoroute avec la bretelle d'accès au premier plan et le complexe pétrochimique à l'arrière-plan.



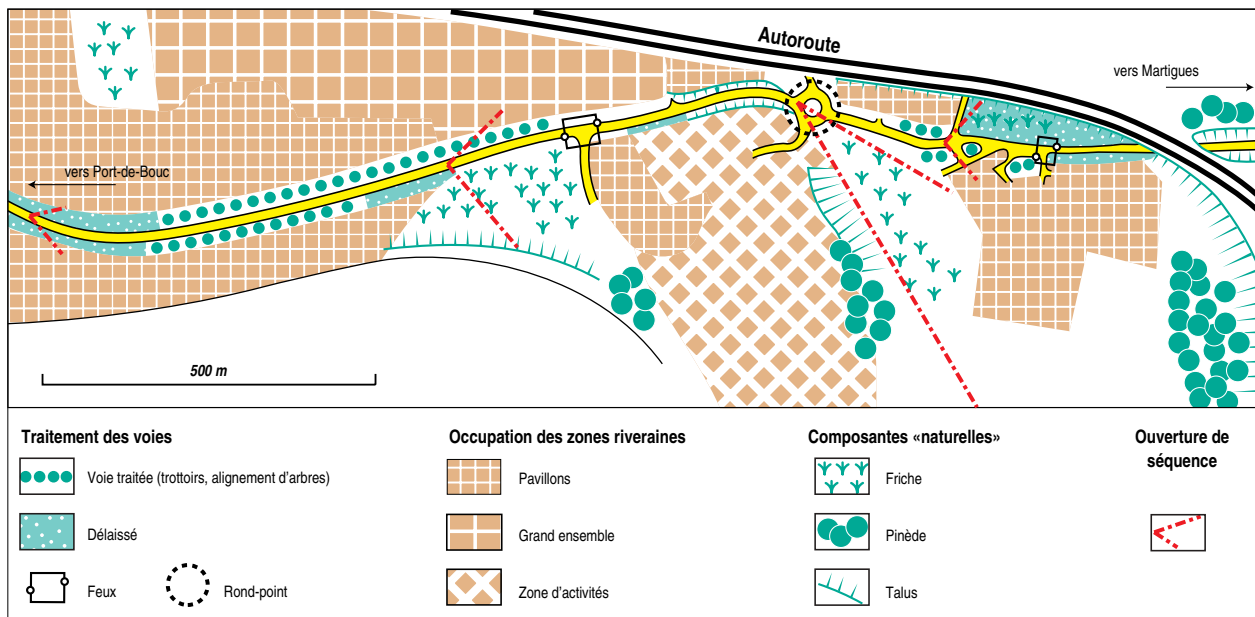
3. Les entrées de ville de Martigues: aménagement et types de contact avec les espaces riverains

vençal. Mais la réalité d'aujourd'hui est celle d'une ville industrielle. Le centre préservé est isolé par une avenue-rocade reliant Istres, Fos et Marseille. Les zones périphériques forment autour de la ville une longue écharpe allant du sud-ouest au nord-est, ponctuée des éléments composites correspondant à l'urbanisation des années 1960 et 1970: macro-équipements (viaduc et échangeurs autoroutiers), grands ensembles, lotissements pavillonnaires, zones d'activités diverses le long des principales voies d'accès au centre. Leur continuité avec le centre-ville et ses premières extensions datant des années 1950 est rompue par ces gigantesques échangeurs ou ronds-points soumis à une logique routière.

C'est par rapport à cette problématique que doit être évaluée l'efficacité de la politique d'aménagement des entrées de villes. Pour cela, les différents aménagements de la voirie et de son environnement ont été cartographiés sur la figure 3. La méthode d'appréhension de ces contacts entre les axes d'entrée et les

formes urbaines riveraines repose sur l'identification des volumes, des formes, des couleurs perçus depuis la route lors d'un trajet. Un travail de repérage photographique (ou mieux cinématographique) reconstitue le déroulement du paysage du point de vue de l'automobiliste. On distingue alors des séquences (ouverture-fermeture), intégrant signaux forts ou paysage de rive plus banal. On évalue ensuite l'intégration de ce paysage dans deux dimensions:

- linéairement, d'une séquence à l'autre; celles-ci peuvent alors présenter un caractère progressif, allant vers plus de densité du bâti, un traitement des abords de la voie plus soigné à mesure que l'on progresse vers le centre; inversement, chaque séquence peut être parfaitement autonome par rapport à celles qui l'encadrent;
- en profondeur, c'est-à-dire perpendiculairement par rapport à la direction du déplacement; on repère alors l'articulation entre la rive et la route: ce peut être une coupure (murs de lotissements, barrières anti-bruit, glissières de sécurité), un délaissé



4. Le parcours d'entrée à Martigues par la route de Port-de-Bouc

roucier constituant une transition étanche, mais non traitée avec la rive, ou au contraire un dispositif urbain intégré (trottoirs, façades de bâtiments ouvrant sur la rue et à l'alignement).

Il va de soi qu'entre ces configurations extrêmes, une gamme de situations intermédiaires est possible. La figure 4 présente la transcription en plan d'une telle analyse appliquée à la route de Port-de-Bouc (à l'ouest) à Martigues. La limite communale est insensible dans le paysage, car elle traverse des lotissements de pavillons semblables. Il s'agit là d'une première mise en question de cette notion d'entrée, puisque la ligne de séparation ne constitue pas la borne d'une séquence. En second lieu, on remarque que le déroulement des séquences s'effectue selon un ordre aléatoire vers le centre-ville: nulle progression «normale». On traverse des lotissements, un grand ensemble, une zone commerciale, des friches, puis on bute sur la rupture constituée par l'échangeur autoroutier, qui intercale dans l'itinéraire un *no-man's-land* minéral long de 500 m. En profondeur, l'articulation entre voies et rives se trouve néanmoins relativement bien assurée grâce à des trottoirs et un linéaire arboré qui masque partiellement les lotissements et le grand ensemble adossés à la route.

La généralisation de cette méthode aboutit à la carte synthétique (fig. 3), sur laquelle l'éventail des possibilités a été simplifié pour des raisons d'échelle. On distingue diverses combinaisons des éléments décrits plus haut, illustrant de nombreuses facettes du paysage des entrées de ville, que l'on peut maintenant détailler.

Une première variété d'entrée est l'accès de l'autoroute de l'ouest. L'A 55, qui traverse en surélévation des quartiers d'habitat, pénètre en ville par un vaste échangeur en trèfle, porte d'entrée anonyme et sans âme. Cet exemple montre que le problème de l'entrée n'est pas forcément posé en périphérie, mais parfois au milieu même du tissu urbain qu'il déstructure.

Un second type est constitué, au sud-ouest, vers Lavéra, par une zone d'activités qui profite du débouché autoroutier et de la proximité du complexe pétrochimique. Malgré le traitement paysager de sa façade (fig. 2), la zone tourne le dos à la voie et reste sans lien architectural avec le centre urbain tout proche, dont l'arche du pont, porte monumentale, la sépare.

Deux cas d'entrées illustrent un type mixte commercial-habitat. La route de Port-de-Bouc montre que l'entrée est souvent plus un quartier périurbain autonome et la cicatrice autoroutière rend la continuité avec le centre impossible à réaliser. Des fresques reprenant des thèmes de l'identité martégale (pêche, bateaux, canaux) cherchent à y remédier (fig. 5). Mais il s'agit bien d'un trompe-l'œil, d'un simple traitement de façade. Un projet de liaison directe, sous le viaduc, de ce secteur au quartier de l'hôtel de ville, actuellement aménagé dans le sens d'une monumentalité urbaine affirmée, permettrait peut-être de restaurer cette continuité nécessaire à une véritable «entrée de ville».

Au nord, un programme d'aménagement tente de réconcilier une pénétrante 2x2 voies avec un quartier pavillonnaire, puis avec un immense centre commercial, ses enseignes et ses parkings. Le carrefour à feux qui permet d'accéder au centre-ville est moins traumatisant que dans les cas précédents. Ce sont plutôt les formes hétéroclites et leur difficile articulation à la voie qui posent problème (fig. 3), alors même que les pinèdes qui jalonnent le parcours permettraient une transition douce entre rural et urbain.

Plus représentative d'un aménagement intégré est l'entrée Est. Venant de l'autoroute de Marseille, la route longe l'étang et, passé l'échangeur, offre une vue superbe, entre les pins, sur le berceau de la ville, ses canaux et ses maisons de pêcheurs (fig. 3). C'est cette entrée qui restitue le mieux l'identité de la

ville. Il est vrai que le relief a ici interdit tout programme d'aménagement lourd, ce qui explique la préservation du site.

La simple restauration, lorsque toutefois elle est possible, d'un décor de rue — par opposition à celui de la route —, c'est-à-dire une action sur le contact voie-rive, est insuffisante pour organiser des «entrées de ville» intégrées, dans la mesure où, d'une part, les héritages des aménagements passés, privilégiant la juxtaposition d'unités fonctionnelles indépendantes, sont aujourd'hui responsables de la fragmentation du paysage; et, d'autre part, la réorganisation de l'offre commerciale et la tendance au développement des services et de la sous-traitance, qui se regroupent dans les zones d'activités périphériques, offrent à de nombreuses communes des ressources fiscales et des emplois. À

Martigues, en 1994, ces zones comptaient respectivement 2 000 emplois pour la zone Sud, 400 pour la zone Ouest et 800 pour l'entrée Nord. La question est naturellement encore plus épineuse dans le cas d'un parcours traversant la banlieue avant d'aborder la ville-centre, puisque l'action urbanistique passe par un accord intercommunal, et que les intérêts qu'en retirent les deux collectivités sont souvent différents.

Dans ce cadre, une transformation profonde du paysage urbain ne peut passer par un traitement de façade, trop superficiel. Les entrées de ville de Martigues restituent moins son identité «historique», son paysage lacustre et son patrimoine lié à la pêche qu'elles ne dévoilent les signes d'une modernité mal vécue. Cette incapacité à corriger une urbanisation qui ne s'effectue plus en continuité avec le centre, faisant de plus en plus de place à l'automobile et à des infrastructures conçues à l'échelle territoriale, suggère une autre hypothèse d'interprétation du développement des programmes d'urbanisme d'«entrée de ville».

L'entrée n'est pas une porte, elle n'est pas un lieu géographique précis de la ville. Elle est un parcours à travers un paysage que l'on veut porteur d'un message. Autant que la tentative de restaurer un ordre urbain perdu, dont on ignore sur quels fonde-



5. Fresque murale de Marianne Zannolla (1985)

Dans l'échangeur de Croix-Sainte, un espace totalement soumis à la voiture. Les murs en béton sont couverts de motifs pittoresques évoquant un Martigues «traditionnel», vivant de la pêche, en complet décalage avec l'identité du lieu.

Cliché: M. Verdeil

ments autres que la *tabula rasa* il pourrait reposer, l'émergence du souci de l'image inhérent à de tels programmes est un des symboles de l'arrivée des villes dans l'ère de la communication et de la promotion des villes. La mise en valeur de des atouts commerciaux des villes, et à l'inverse l'estompage des signes de la misère urbaine, sont les volets complémentaires d'une même démarche visant à produire des images compétitives sur un marché concurrentiel. Le mode du traitement des entrées de ville n'est donc pas seulement un remède urbanistique au mal-vivre des cités et des quartiers périphériques en quête d'identité et d'unité. Elle est tout autant une manière de se procurer visibilité et prestige aux yeux d'acteurs économiques extérieurs à la ville.

Références bibliographiques

- AUGÉ M., 1992, *Non lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, le Seuil.
DUPUY G., 1990, *L'urbanisme des réseaux*, Paris, A. Colin.
VERDEIL E., 1993, *Entrées de ville, le cas de Martigues. Essais de définition. Intérêts et limites de la notion pour un aménagement global des espaces périphériques*, Mémoire de maîtrise, Université de Paris I.

