

Marseille : une relecture de l'interface ville-port au prisme de l'habiter

Marseilles: relecture of city-port interface as a *dwelling place*

Brigitte Bertoncello et Zoé Hagel

Volume 16, numéro 3, décembre 2016

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1039994ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Université du Québec à Montréal
Éditions en environnement VertigO

ISSN

1492-8442 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bertoncello, B. & Hagel, Z. (2016). Marseille : une relecture de l'interface ville-port au prisme de *l'habiter*. *VertigO*, 16(3).

Résumé de l'article

Dans la littérature sur le dialogue ville-port, *l'habiter* n'apparaît pas comme une préoccupation centrale. À Marseille, dynamique portuaire et renouvellement urbain (dont le projet Euroméditerranée) dessinent, le long des bassins Est du Grand port maritime, une interface hétérogène. Partant du point de vue des associations, nous avons souhaité interroger comment côté ville se vit la présence d'un port. Les enquêtes conduites (observations, entretiens) croisées avec l'analyse de documents produits par les acteurs montrent qu'habiter à proximité du port est décrit à partir de nuisances et de risques, de peurs et de l'absence de reconnaissance des populations existantes. S'intéresser à l'interface ville-port comme territoire vécu donne à voir des quartiers qui vivent au rythme des décisions d'un port ou de grands projets dont les populations résidentes sont déconnectées. L'appellation « quartiers arrière-port » fait dans ce cadre écho à un statut déprécié, voire relégué, face auquel les associations répondent par une réinterrogation du *sens* même des aménagements tant urbains que portuaires. Lieux de vie et ambiances deviennent alors des objets de luttes, à travers lesquels est posée la question de la co-existence et d'un « droit à l'habiter ».

Tous droits réservés © Université du Québec à Montréal et Éditions en environnement VertigO, 2016



Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

Marseille : une relecture de l'interface ville-port au prisme de l'habiter

Marseilles : relecture of city-port interface as a dwelling place

Brigitte Bertoncello et Zoé Hagel

- 1 Marseille et son port ont fait l'objet de nombreux écrits, incarnant à leur manière les propos de Louis Pierrein selon lesquels « la mer, le continent » sont « deux directions dans l'évolution historique de Marseille. Alternatives sinon contradictoires » (Baillon, 1989). Entre osmose¹ et coupure, les liens semblent fluctuer au gré de modèles de développement successifs tissant des séquences paysagères contrastées. Observée depuis l'enceinte portuaire, la relation ville-port paraît aujourd'hui dominée par des questions économiques tandis que l'entrée par le projet de renouvellement urbain Euroméditerranée focalise davantage le regard sur une dynamique urbaine et un espace restreint. Dans les deux cas, *l'habiter* n'apparaît pas comme une préoccupation centrale, et ce quelle que soit la définition que l'on retient de cette notion. Théo Fort-Jacques distingue trois *perspectives* à ce sujet : « une *conception héritée* des travaux de Martin Heidegger présente "l'être-là" comme un "être-au-monde". À travers l'habiter, elle s'efforce d'analyser l'inscription de l'individu dans l'espace (terrestre). Une *conception renouvelée*, notamment à la faveur de recherches sur le thème de la mobilité, interroge l'habiter comme pratique des lieux : à la question de l'"être-là" se substitue celle du "faire-avec" l'espace. Enfin une *conception élargie* pose le problème de l'être ensemble et explore la dimension relationnelle de l'habiter » (2007, p. 251-252)². Cette dernière introduit la possibilité d'en considérer les composantes sensibles. Emeline Bailly et Dorothee Marchand (2016) soulignent en effet combien « l'expérience par les sens de l'environnement permet de créer la qualité des espaces à même d'être chargés de significations, sensations, affects, émotions et d'être joués, contemplés, rêvés, habités ». Privilégiant une démarche inductive, cet article se propose d'interroger *l'habiter* par le

prisme d'un terrain sans adopter *a priori* l'une de ces conceptions, mais en considérant l'ensemble qu'elles forment comme un cadre conceptuel heuristique.

- 2 À Marseille, les quartiers longeant les infrastructures portuaires (2^e, 15^e et 16^e arrondissements) abritent des populations à l'histoire et aux profils socio-économiques variés dont certaines n'ont d'ailleurs pas choisi d'habiter ces territoires façonnés par l'activité portuaire. Partant de leurs points de vue, nous avons souhaité interroger comment côté ville se vit la présence d'un port : quel cadre de vie sa proximité offre aux habitants des quartiers limitrophes et quels objets de mobilisation cette cohabitation suscite ? C'est dès lors l'interface ville-port comme territoire vécu que nous proposons d'approcher, ouvrant la possibilité d'en réinterroger ses modes d'organisation et les projets de transformation en cours et programmés. Il s'agit ce faisant d'analyser la matérialité du territoire et non de questionner la participation des habitants aux projets.
- 3 Fondée sur une approche essentiellement qualitative, notre démarche mobilise les outils de l'enquête (observations³, entretiens) dans une posture ouverte à ce qu'Olivier Schwartz qualifie d'*empirisme irréductible* (1993). Nous sommes allées à la rencontre de collectifs d'habitants mobilisés face à des projets d'aménagement et d'urbanisme et d'associations ayant pour objet déclaré le cadre de vie et/ou l'environnement ; dont le périmètre d'action comprenait les quartiers arrière-port. À l'instar du changement de paradigme proposé par Jean-Pierre Levy, *l'habiter* renvoie en effet, selon nous, aux relations à l'environnement : « c'est donc bien d'une reconnaissance de la ville comme milieu de vie comme milieu construit et comme milieu naturel dont il s'agit. La définition de l'environnement urbain s'en trouve dès lors considérablement enrichie, dans la mesure où elle intègre de fait les liens entre le milieu construit et le milieu naturel, les rapports des individus et des groupes à leur milieu construit et non construit et, enfin, la dimension sociale comme une composante à part entière » (2010, p. 8-9). Hormis deux représentants d'associations de protection de l'environnement siégeant au Conseil de Développement du Port, l'ensemble des personnes rencontrées réside dans le territoire d'étude. Sept entretiens ont été spécifiquement conduits auprès de représentants associatifs et d'un élu municipal⁴. Ils viennent compléter des entretiens réalisés par Z. Hagel (2013) dans le cadre de sa thèse⁵ et le visionnage de vidéos relatant l'action de collectifs (« On se laisse pas faire »), le point de vue d'habitants (Tabasco Vidéo – élèves du collège Vieux-Port 2014), de journalistes (Politis, 2013), d'artistes (Roeskens, 2010) comme de documentaires (Gheerbrant, 2010; Lloret, 2001; 2007) ; autant de paroles d'habitants et d'associatifs de quartiers de l'interface ville-port. L'analyse s'appuie ensuite sur une mise en perspective des propos collectés à la lumière de rapports d'étude, documents stratégiques, réglementaires portant sur l'ensemble de l'interface comme sur le positionnement géo-économique du port et de la ville. Notre recherche donne à voir des projets en cours dont l'évolution constante est suivie à travers une veille sur la presse locale des sujets abordés, la consultation des blogues et des échanges épistolaires des acteurs concernés (associations, élus, administrations...) et l'étude des délibérations des instances territoriales. Enfin, le présent article se focalise sur les secteurs mis en avant dans les discours des différents acteurs interrogés et n'englobe donc pas l'intégralité du linéaire délimité par l'enceinte portuaire.
- 4 Nous aborderons dans une première partie comment le dialogue ville-port est appréhendé, tout d'abord à travers les dénominations dont il fait l'objet dans la littérature puis dans le cas de la ville de Marseille, contextualisant ainsi la manière dont la problématique de *l'habiter* à proximité du port se pose.

- 5 Nous expliciterons dans un deuxième temps la diversité des réalités que la question recouvre tant du point de vue des populations que des formes urbaines, afin d'aborder ce que les rapports des populations à leur environnement tels qu'ils émergent dans les discours révèlent de l'interface ville-port saisie comme « structure de l'habiter » (Bailleul et al., 2012).
- 6 L'exposé des revendications, luttes urbaines, diagnostics, mais aussi expertises formulées par les associations ouvrira enfin à l'intégration de l'échelle locale, du vécu et de la proximité dans les projets stratégiques, poussant ainsi à la reconnaissance de l'« espace de la relation » comme fondement du projet d'aménagement (Bailleul et al., 2012).

De l'observation des relations ville-port à la considération des quartiers adjacents

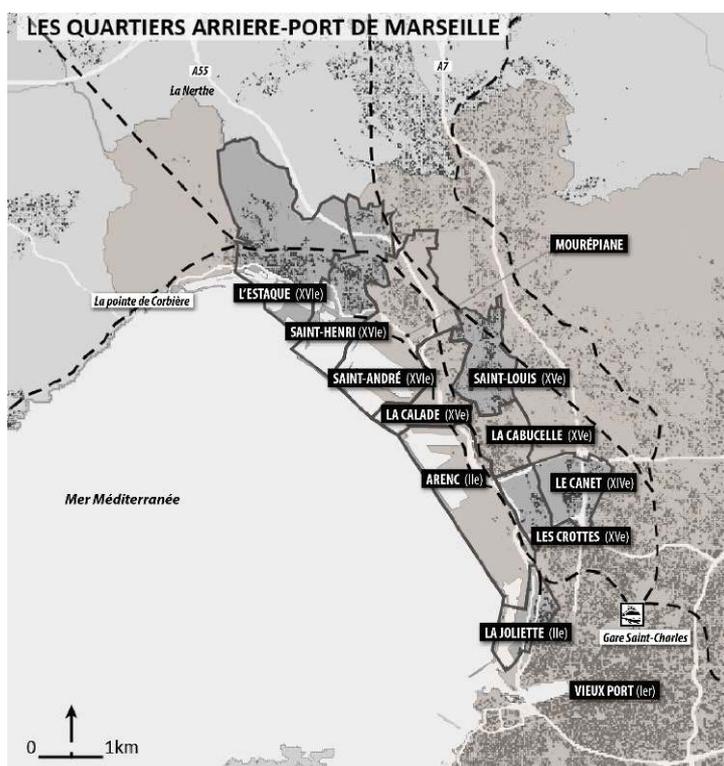
Des dénominations plurielles

- 7 Saisir comment les relations entre les villes et leur port en activité sont appréhendées nécessite de porter attention aux mots utilisés pour désigner ces territoires composés de deux entités. L'expression la plus usitée est celle de « relations ville-port ». « La plupart des travaux sur les relations entre ports et villes portuaires soulignent la dissociation spatiale et fonctionnelle contemporaine, mettant fin à une symbiose séculaire voire millénaire selon les cas » (Ducruet, 2008). Ce constat renvoie à une coupure liée à des impératifs de développement distincts, à des problèmes de localisation et d'accessibilité : stratégies urbaines et portuaires ne parvenant pas à s'harmoniser. « Parce que le port et la ville qui l'environne ou le côtoie sont soumis à un exigeant principe de réalisme technique et économique, cette relation a pris des formes assez diverses dans le temps long de l'histoire des territoires » (Prelorenzo, 2010, p. 157). « Relations portuaires des villes » ou « relations urbaines des ports », M. Cantal-Dupart s'interroge : « Si la complémentarité est aujourd'hui difficile à lire, est-ce possible de réconcilier ce couple, pour qu'il invente un dialogue spatial ? » (1993, p. 8). Un tel dialogue suppose, selon nous, de sortir d'un rapport dominant-annexé. Exigeant une reconnaissance mutuelle, il passe par une investigation urbanistique de l'espace d'accolement que l'expression d'« interface ville-port », partant d'une « limite commune à deux ensembles [...] ou d'une jonction entre deux éléments »⁶, laisse potentiellement émerger. L'enjeu est précisément la mise en valeur de cette zone de contact, rejoignant ainsi la proposition de Jean-Marc Besse pour qui l'« un des enjeux de l'architecture, du paysage et de la géographie au sujet des espaces de l'habiter consiste, justement, à prêter une attention particulière aux zones d'échange et de “confrontations” entre l'intérieur et l'extérieur. Il s'agirait de les concevoir comme des zones de porosités et d'échanges, et non comme des limites fermées, des clôtures absolues. D'où la nécessité de développer une réflexion sur les seuils, les espaces de franchissements » (Besse, 2015). Bien que les activités portuaires s'accompagnent de réglementations contraignant l'ouverture aux publics, s'interroger sur les possibles porosités conduit à considérer l'interface ville-port dans son épaisseur et ses dimensions habitées.
- 8 Les dénominations de quartiers portuaires et quartiers arrière-port, utilisées tant dans la littérature que par les acteurs de l'urbanisme, lient implicitement les deux entités en n'exprimant pas le même rapport. Les quartiers portuaires sont en interaction avec le port, ses activités et ses évolutions. Envisagés comme une sorte d'annexe au port, ils

abritent ouvriers, main d'œuvre, mais aussi industries de transformation des produits arrivés par bateaux. Parler de quartiers arrière-port suggère en revanche une dissociation fonctionnelle et sociale. Ces espaces sont dès lors rarement considérés comme des quartiers habités. Leur articulation avec le port est le plus souvent appréhendée à travers la présence de friches industrielles, de disponibilité foncière et d'infrastructures. Dans leur ensemble, ces expressions révèlent combien les territoires en question sont explorés sous l'angle des dynamiques dont ils font l'objet.

- 9 À travers la littérature récente, les relations ville-port sont ainsi fréquemment appréhendées par les projets : qu'ils soient urbains, portuaires ou urbano-portuaires, ils parlent de mutations tant en termes physiques, économiques, que de dispositifs d'acteurs. « Ces interventions exigent un investissement financier très lourd et impliquent de très nombreux acteurs aux logiques le plus souvent divergentes. La négociation et la recherche du consensus deviennent alors indispensables » (Rodrigues-Malta, 2001). Les formulations à ce sujet sont multiples et résument deux types d'intention : l'ouverture et l'articulation. Il est ainsi question de « Rouvrir la ville sur le port », « Renouer les liens entre la ville et son port », « Relier la ville à son poumon portuaire », « Faire la ville avec le port » (AIVP, 2005-2007)... Avec les années 2000, le contexte de renouvellement urbain modifie le regard porté sur ces territoires : « Alors qu'au cours des deux dernières décennies les "vides urbano-portuaires" étaient interprétés comme la matérialisation d'un déclin socio-économique en œuvre, ils apparaissent aujourd'hui comme les mues annonciatrices d'une nouvelle croissance » (Rodrigues-Malta, 2004). De grandes opérations de revitalisation de friches portuaires le plus souvent centrées sur le développement du secteur tertiaire voient ainsi le jour, générant des processus de gentrification dans les quartiers limitrophes dont les mutations sociales et le changement d'image deviennent objet d'études. Appréhendée à l'aune d'un ensemble de dynamiques, l'interface ville-port conduit dès lors à considérer un jeu d'échelles variées (Ducruet, 2005, 2008). Or, au fil des analyses de C. Ducruet, ces dynamiques paraissent, du côté de l'espace terrestre, peu profitables à l'échelle locale. C'est pourquoi nous avons choisi d'étudier l'interface ville-port par le prisme du vécu des populations qui l'habitent.
- 10 La cité phocéenne, accordant depuis bientôt vingt ans une attention particulière à la régénération de son front de mer, nous est apparue comme un cas d'étude heuristique, bien que l'ensemble des projets ne soit pas finalisé.

Figure 1. Carte des quartiers arrière-port, Marseille / Inner port neighbourhoods map, Marseilles.



Bertoncello et Hagel.

Brève histoire du port de Marseille et de ses recompositions spatiales et économiques

« Pendant 100 ans, ce secteur a débordé d'activité et comme il débordait d'activité avec des ouvriers qui pour la plupart étaient des immigrés [...], l'histoire, c'est une histoire ouvrière, c'est une histoire rude, de développement, une histoire sociale très forte. [...] Mais] ce monde a changé. Les emplois n'y sont plus, le modernisme est venu, c'est une bonne chose bien évidemment, mais il reste que l'histoire elle s'est forgée. Et aujourd'hui, on ne peut pas envisager quoi que ce soit, y compris environnementalement, si on ne tient pas compte de cette histoire-là » (élu du 15-16, 1, 24/01/2012).

- 11 Au XIX^e siècle, l'essor portuaire se fonde sur une intrication entre échanges maritimes de longues distances et « négoce industrialisants » (Roncayolo, 1990). Ce développement économique ne s'accompagne cependant pas d'une réflexion urbanistique : « dans l'absence d'un plan directeur, le grand port et les quartiers de travail qui l'accompagnent ont bloqué le développement urbain dans toute la partie nord de la ville » (J. Greber cité par Roncayolo, 1990, p. 259). Si la Première Guerre mondiale modifie la donne économique en renforçant la dépendance du port au système colonial, l'essor d'une activité de trafic pétrolier, après la Seconde Guerre mondiale, marque le passage d'un port « complet » (Donzel, 1998, p. 60) vers une forme de spécialisation en même temps qu'il entérine l'extension du port en dehors de la ville, sur le site de Fos (bassins Ouest). La décolonisation conjuguée aux mécanismes de concentration et à la mondialisation de l'économie accélère ensuite l'effondrement du « système marseillais » (Roncayolo, 1990), entraînant le démantèlement des activités induites. Le statut de port autonome en 1965 scelle, quant à lui, la diminution du poids des autorités locales sur les activités portuaires.

L'ensemble engendre une dissociation entre la ville et le port, aggravée par l'importance des disparitions d'emplois et de la crise démographique :

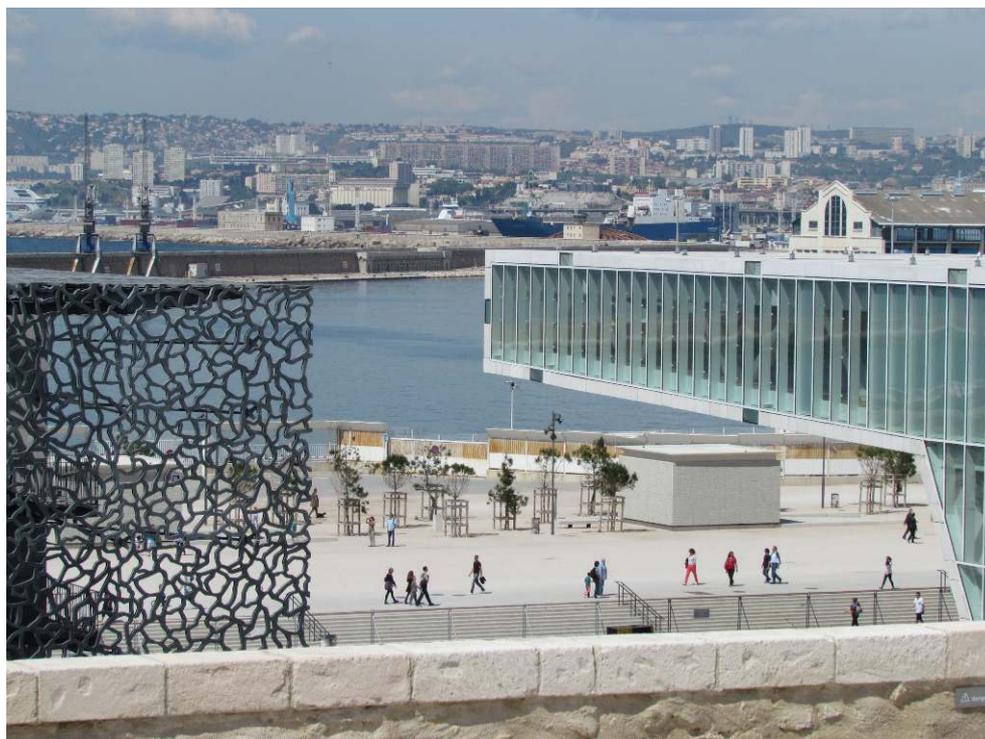
« La désindustrialisation de toute la façade nord, à partir de 1975, ça a commencé. Et c'est venu tellement, mais tellement vite ! Je dirais ça a été un rouleau-compresseur qui a littéralement désindustrialisé des quartiers et des sites qui vivaient depuis des décennies sur ça. [...] Tout ça en dix ans a laminé totalement ces quartiers ! [...] Et vous savez, les années 1980, les années 1980-1990, voilà, 20 ans, 20-25 ans où ces quartiers ont touché le fond. Alors beaucoup de gens sont partis. Ce qui fait que, quand les gens partent, d'autres arrivent, mais c'est des plus pauvres que ceux qui sont partis » (élu du 15-16, 1, 24/01/2012).

- 12 Les années 1990 marquent néanmoins le retour des autorités portuaires dans la fabrique urbaine à travers leur participation à l'Opération d'intérêt national (OIN) Euroméditerranée, portant recomposition de la partie sud de la façade littorale. Si l'extension de l'opération vers le nord (périmètre 2 d'Euroméditerranée) en 2007⁷ n'inclut pas le domaine portuaire géré par le Grand port maritime de Marseille (GPMM), la signature d'une charte « Ville-port » en 2013 illustre combien la recherche d'une nouvelle articulation est à l'ordre du jour.

L'interface ville-port : une possible conciliation des politiques de développement urbain et portuaire ?

- 13 À Marseille, l'interface ville-port est hétérogène. Les séquences où l'activité industrielle portuaire domine, donnent à voir la mise en tension de deux mondes au gré d'un linéaire chaotique, de lecture mal aisée, souvent dénué de sens pour l'usager-citadin. Un dialogue semble a contrario se dessiner à proximité du centre-ville dans la partie sud. Le port y accueille des passagers et l'implantation de grands équipements culturels et commerciaux (MuCEM, musée Regards de Provence, Terrasses du port...) favorise la porosité entre les deux territoires. L'opération Euroméditerranée incarne à ce niveau la concrétisation d'une possible transformation des quartiers arrière-port. Affirmant un nouveau rapport à la mer, elle engendre une recomposition partielle de l'interface ville-port (figure 2).

Figure 2. Euroméditerranée périmètre 1, entre MuCEM et Villa Méditerranée (2^e), une redéfinition de l'interface ville-port. Les quartiers nord en arrière-plan / Euroméditerranée part 1, between MuCEM and Villa Méditerranée (2^a), redefining city-port dialogue. North neighbourhoods in background.



B. Bertoniello.

- 14 La Charte Ville-port, signée en 2013 par les collectivités territoriales et les acteurs urbains et portuaires de la place marseillaise⁸, propose quant à elle une relecture de l'espace urbano-portuaire au prisme des dynamiques économiques projetées. Les bassins Est y sont divisés en trois séquences : le Sud vitrine du rayonnement portuaire et urbain, le Centre (d'Arenc à la Forme 10) soubassement d'un port industriel tourné vers la Méditerranée et le Nord pôle d'attractivité pour la plaisance et le tourisme. Les « synergies ville-port » sont clairement envisagées au sud, en centre-ville et au nord à l'Estaque. Au niveau de la section centrale, l'objectif est de favoriser « les liens fonctionnels entre le port et l'arrière-zone portuaire pour accompagner le développement des trafics et optimiser les retombées économiques de la place portuaire pour le territoire » (p. 8 Charte). Il s'agit de « concilier des fonctions potentiellement concurrentes » : porte d'entrée métropolitaine, pôle industriel et logistique, fonction résidentielle « à reconquérir dans un tissu urbain très dégradé et morcelé par des coupures géographiques et fonctionnelles, et une population peu mobile aux prises avec de fortes difficultés socio-économiques » (p. 8 Charte). Parmi les enjeux assignés à l'interface ville-port, l'attention portée aux espaces habités dans cette séquence se résume à « l'aménagement des abords, le traitement des fronts bâtis, des clôtures et du paysage urbain », l'objectif étant de « soigner tout particulièrement les accès aux bassins ». Ainsi, l'aspect fonctionnel domine dans le traitement de ce secteur résolument voué au développement économique, dans et hors enceinte portuaire. Ces éléments suggèrent un traitement de façade aux dépens de l'épaisseur de l'interface et d'une réelle prise en compte du quotidien des populations résidentes. Appréhender *l'habiter* à proximité du port permet pourtant de dévoiler de nouveaux enjeux.

Habiter à proximité du port, des réalités contrastées

Populations et formes urbaines hétérogènes

- 15 Entre collines et mer, les quartiers limitrophes au port sont à la fois faiblement peuplés et particulièrement dynamiques sur le plan démographique (Agam, 2009). « Si le littoral (Mourepiane ou L'Estaque notamment) et les abords de massifs abritent des quartiers d'habitat individuel aux revenus proches de la moyenne communale, les deux arrondissements du territoire Nord-Littoral sont marqués par des poches de forte précarité » (Cahiers de territoires, territoire nord littoral, approche socio-économique, p. 15). Ces poches accueillent des ménages de taille élevée et une population faiblement qualifiée, rencontrant des difficultés d'emploi⁹. Au Sud, les caractéristiques socio-économiques des Euroméditerranéens (EPA Euroméditerranée, 2010) illustrent les disparités existant sur ces territoires : 40 % des ménages installés dans le cadre de l'opération sont des couples sans enfant (Marseille : 22 %) ; près de 9 sur 10 comptent au moins un actif et 54 % en comptent deux tandis que les cadres et professions libérales représentent 36 % des actifs (18 % sur l'ensemble de la commune). Ces identités sociales et professionnelles sont en adéquation avec la nature des emplois tertiaires qualifiés développés dans des quartiers aujourd'hui en redéfinition. Les populations ayant connu un dynamisme portuaire fondé sur une multitude d'entreprises connexes constatent avec regret (et parfois colère) l'écart qui se creuse entre les différentes populations et la nature des nouvelles activités économiques :

« Nous considérons, nous, que l'activité du port, elle est primordiale pour l'intérêt du quartier. C'est que dans ce 2^e et 3^e arrondissements, il y avait de nombreuses entreprises grandes, petites et moyennes. Et tout ça disparaît. Et on développe dans le tertiaire, c'est des banques d'affaire la Joliette. Alors en développant ça, tout le monde dans le quartier n'est pas apte à accéder à ces emplois. Les gens qui travaillent là-bas, ils sortent des écoles supérieures, beaucoup, mais au moins un bac +2, +3, +5 !... et malheureusement, un quartier appauvri comme le nôtre, il y a pas une formation poussée pour les jeunes qui y vivent. Ils peuvent pas accéder » (associatif habitant le quartier la Joliette, 28 mars 2012).

- 16 Les mutations sociales amorcées s'accompagnent de différences notoires en termes de logement et de qualité de l'environnement immédiat.
- 17 Caractérisés par un « tissu urbain lâche, hétérogène, organisé autour de noyaux villageois à l'implantation souvent liée à l'histoire économique » (Agam, 2009), les quartiers arrière-port sont en grande partie coupés de l'accès à la mer par les installations portuaires, sauf au Sud (2^e arrondissement) où le projet Euroméditerranée, outre la réhabilitation des bâtiments de type haussmannien et la construction de résidences, s'est attaché à recréer des liens physiques et symboliques entre ville et port. Cet arrondissement abrite dans le même temps un habitat privé dégradé dans lequel vit une population souvent en situation de grande précarité, en dessous du seuil de pauvreté ; ce type d'habitat joue une fonction de parc social de fait.
- 18 Les 15^e et 16^e arrondissements (figure 3) sont marqués par une urbanisation mal contrôlée et la présence concomitante de grands ensembles des années 1960-1970, de paysages lacérés par de grandes infrastructures autoroutières ou ferroviaires et de friches industrielles. Les abris construits par les populations roms dans les interstices urbano-portuaires complètent ce portrait schématique. Ces quartiers populaires font l'objet de connotations négatives. Les investissements privés y sont d'ailleurs moins développés que

sur le reste de la commune, même si de nouvelles constructions avec vue sur les infrastructures portuaires, ou plus directement sur la mer ponctuent le tissu urbain.

Figure 3. Saint-Henri (15^e) depuis la mer : infrastructure portuaire, noyau villageois, centre commercial, grands ensembles / Saint-Henri (15th) seen from the sea : port infrastructures, urban « village » core, mall, large housings.



Z. Hagel.

- 19 La proximité de la mer et la topographie offrant des « balcons » (Roncayolo, 1996) sur la rade constituent indéniablement un atout qui contribue cependant de manière inégale à l'habiter des populations résidentes des quartiers arrière-port.

L'interface ville-port : l'habiter exprimé par la contrainte

- 20 Au fil des enquêtes, habiter à proximité du port apparaît défini par les contraintes ou dysfonctionnements vécus. Sont tour à tour évoqués l'intensité du trafic des camions et ses conséquences dans les zones habitées, l'impact des entreprises en lien avec les activités portuaires, la détérioration des paysages et de la qualité de vie. Enfin, les plus anciens évoquent la non prise en compte de l'histoire et des mémoires des lieux qu'il s'agisse du lien à la mer et de la relation au port tant en termes économique qu'affectif et symbolique.
- 21 L'omniprésence des camions arrive en premier lieu. Il est tout autant question de leur nombre, de la fréquence des déplacements, de la dangerosité de leur circulation que de leur bruit et de la pollution dégagée. « Il y a aussi tout ce qui concerne le trafic camions des produits dangereux et toxiques qui transitent par le port de Marseille et Bassins Est avec une agglomération d'un million derrière. Et ça en soi c'est aussi un sujet de préoccupation » (association E, 7/06/2012). Les termes utilisés sont violents, d'« un enfer pavé de camions » à une « horreur quotidienne » (Tous ensemble contre le bruit, 2008). Plus de 60

transporteurs sont dénombrés par les associations à proximité du port tandis que les comptages effectués en 2008 font état d'un flux de 3 400 poids lourds par jour de semaine (hors vacances) entrant dans la ville au nord de l'interface ville-port, de 2 500 dans la portion intermédiaire de l'interface et 1 400 dans la partie sud, au centre de la ville (Agam, 2012, p. 5). L'axe longeant le littoral fait partie des « trois principaux corridors métropolitains » et relie Marseille aux communes de l'étang de Berre ainsi qu'aux bassins ouest de Fos-sur-Mer (Mission interministérielle pour le Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, 2014). La dangerosité du trafic est accentuée par l'aménagement insuffisant d'espaces publics réservés aux piétons. « *On peut pas marcher ! On s'est déjà battu, parce que les gens qui veulent aller à l'Estaque à pieds, en poussette, il n'y a déjà pas les trottoirs entretenus comme il faut, on peut pas ! Il faut descendre, vous voyez un peu la route à 4 voies, quand vous descendez avec une poussette, avec tous les demeurés qui arrivent à 120 à l'heure, je vous raconte pas !* » (association D, 2/12/2011). L'intensité du trafic semble ainsi incompatible avec la structure urbaine des zones habitées traversées.

Figure 4. Insuffisance des aménagements piétons et prégnance de l'activité portuaire dans les espaces publics / Lack of pedestrian comfort and strength of port activities' traces on public spaces.

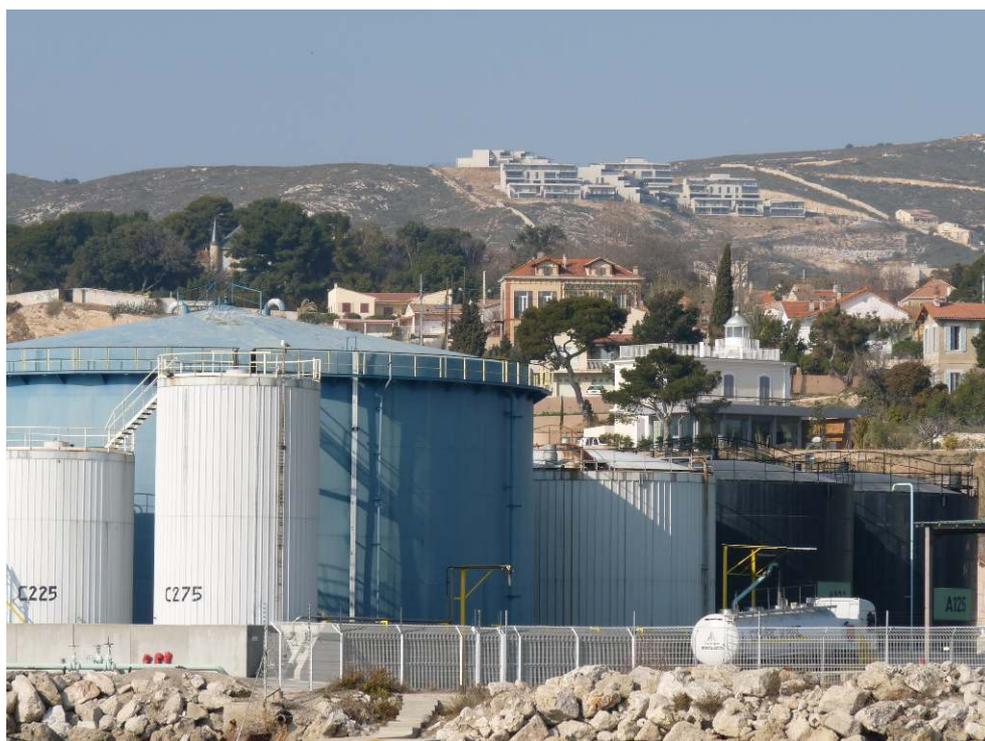


Z. Hagel.

- 22 Si elle renvoie à un dysfonctionnement plus large à l'échelle de la ville concernant l'organisation de la circulation, la congestion du secteur se traduit par une altération voire une confiscation des espaces piétons et une omniprésence de camions dans les voies publiques de circulation et de stationnement. Cette situation engendre une segmentation des espaces et s'accompagne de difficultés de cohabitation. Ajoutées à la dangerosité des produits transportés, à l'insécurité routière, au bruit et à la pollution, l'ensemble de ces contraintes imprègne le cadre de vie et contribue à ce qui pourrait s'apparenter à une négation de *l'habiter*.

- 23 À ce constat s'ajoute l'impact des entreprises en lien avec les activités portuaires, qu'elles soient installées dans l'enceinte du port ou en dehors des grilles.
- 24 Les nuisances évoquées montrent la difficulté de cohabitation entre deux fonctions qui ne se vivent pas dans les mêmes temporalités et dont les exigences respectives renvoient à certaines incompatibilités. Ces tensions sont particulièrement prégnantes au niveau de la séquence centrale du port. Assignée à une fonction industrielle et logistique, l'interface y est principalement structurée par les impératifs économiques. À Mourepiane, côté ville, « on est sur les balcons du port. [...] au moindre coup de vent, les alarmes se déclenchaient, mais qui ne s'arrêtaient pas. [...] Et une nuit, 2 h du matin, l'alarme n'a pas cessé de sonner. Je travaillais, je me levais à 6 h le matin pour aller bosser, la nuit on dormait pas. Vous savez une alarme sans arrêt, vous devenez fou ! » (association D, 2/12/2011)
- 25 En dehors des impacts sonores, certaines activités comportent des risques, à l'image du gigantesque incendie provoqué dans le secteur de Mourepiane par l'explosion de l'entreprise de déballastage Tankerservice en avril 1979. Pour autant, ces activités n'ont pas été déplacées. « Ils se sont calmés quelques années et 20 ans après, même remake. Ils nous ont installé une unité de stockage et de traitement des résidus pétroliers des bateaux qui s'appelait TPA [...], il s'est installé un gros chaudron à 150 mètres de chez nous. C'était en 2002, on avait des odeurs, c'était irrespirable » (association D, 2/12/2012), « des odeurs très fortes et y compris qui incommodaient, qui ont incommodé certaines écoles à un moment donné¹⁰ » (association A, 26/01/2012).

Figure 5. Proximité des installations industrialo-portuaires avec les habitations de Mourepiane (16^e). Nouvelles constructions en hauteur pour une vue dégagée sur la mer / Port-industrial firms' proximity to Mourepiane's dwellings (16th). At height, new housings with an open view to the Mediterranean on work.



Z. Hagel.

- 26 Moins directement perceptibles, les pollutions héritées dépassent quant à elles le simple périmètre des friches industrielles : « *C'est que, en bas de ces friches, c'est-à-dire entre la digue Chagnaud et le quai de la Lave, il y a des boues polluées. Et ça c'est une pollution, c'est pas prévu de dépolluer alors que... Bien sûr qu'avec les eaux de ruissellement, avec tous les transports qu'il y a eu autrefois, il y a aussi beaucoup de métaux lourds et de pollution qu'il faudrait prendre en charge* » (association A, 26/01/2012). Deux sites sont répertoriés dans la base de données BASOL sur les sites et sols pollués, mentionnant la présence de Zinc, Plomb, Arsenic, Cuivre et hydrocarbures, dans les eaux superficielles et/ou souterraines, en lien avec l'ancienne activité de Metal Europe et Atofina implantés à l'Estaque. Le vent et le ruissellement des eaux de pluie ramènent ces pollutions terrestres vers la mer, contaminant l'eau et les sédiments.
- 27 L'analyse des contraintes évoquées par les habitants donne ainsi à voir l'épaisseur de l'interface ville-port ; la présence des conteneurs renvoyant de manière imbriquée à leur transport et lieux de stockage, est à ce sujet emblématique : « *Ils nous font du stockage partout dans les collines. [...] Mais ça veut dire que les camions avec leurs conteneurs, ils traversent tout le bas de l'Estaque et donc ça génère beaucoup de bruit [...] après sur Saint-Henri, sur tout l'arrière-port quoi en fait, vous avez Saint-Henri, mais si on va plus loin vers Arenc, là aussi c'est pareil, Saint-Louis aussi, vous voyez des murs de conteneurs* » (association A, 26/01/2012). Le sujet interpelle certains élus :
- « *La question des conteneurs, de leur emplacement, de leur stockage, de leur réparation pose sur nos quartiers particulièrement de graves problèmes d'environnement voilà ! Parce qu'il faut les mettre quelque part ! Et vous savez 10 000 conteneurs ce n'est rien du tout, c'est quelquefois qu'un seul bateau d'ailleurs. Ça veut dire qu'il nous faut des espaces de plus en plus grands pour accueillir, stocker, c'est un vrai problème, et celui-ci il est d'actualité ! [...] ça oblige des dizaines et des dizaines de camions tous les jours à passer dans nos rues pour aller les chercher, pour les emmener, pour faire le transfert etc. Et nous en avons des comme ça de partout !* » (élu du 15-16, 2, 22/02/2012).
- 28 La notion de mitage longtemps utilisée pour qualifier l'implantation désorganisée et consommatrice d'espace des maisons individuelles est reprise pour décrire le mode de stockage des conteneurs (figure 6).

Figure 6. Stockage de conteneurs entre Mourepiane et l'Estaque, Marseille / Containers storage between Mourepiane and Estaque, Marseilles.



Z. Hagel.

- 29 Bien que le terme ne soit pas explicitement employé, les personnes interrogées évoquent ainsi une transformation des paysages¹¹ remettant en cause l'habitabilité des territoires tant du point de vue *humain* que *non humain*. Les projets de stockage de déblais et de conteneurs dans le massif de la Nerthe (inscrits au PLU approuvé en juin 2013, Opération d'Aménagement 17), situés sur un secteur pouvant paraître éloigné, restent associés, dans les propos recueillis, à la qualité du cadre de vie et de *l'habiter*, permettant d'explorer une autre dimension de l'épaisseur de l'interface.

« Regardez, 3 millions de tonnes de déchets en provenance d'Euroméditerranée et des chantiers de Marseille sur le site Lafarge et le comblement du lac¹², un scandale écologique, par ces mêmes déchets. 20 hectares de stockage de conteneurs. [...] Je ne sais pas si vous connaissez le milieu, c'est magnifique. Vous grimpez là, le long de la voie Lafarge... Vous avez une vue magnifique sur la mer et après vous vous enfoncez et vous avez des agriculteurs, il y a des chevaux,... c'est un site remarquable, [...] vous avez plein d'oiseaux, il y a des grenouilles, les fameuses reinettes qui sont protégées... » (association D, 2/12/2011).

- 30 Interpelé par des élus locaux, le Ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie s'enquiert auprès du Préfet des suites envisagées et rappelle la nécessaire compatibilité des décisions avec la « protection de ce milieu naturel et de ces paysages remarquables, qu'il convient de préserver de tout mitage, avec la prise en compte de tous les enjeux environnementaux » (Lettre du Ministre au Préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur, Préfet du département des Bouches-du-Rhône, 26 septembre 2013). L'entreprise Lafarge concessionnaire de la carrière s'est quant à elle désolidarisée du projet de stockage de conteneurs porté par le Grand port maritime de Marseille (La Provence 10/11/2015). Les critiques des associations portent sur les choix effectués sans information des usagers et renvoient tant à la méthode qu'à la gestion controversée des

conteneurs par le Port. Plusieurs acteurs soulignent ce qu'ils considèrent comme une sous-occupation des espaces à l'intérieur de l'enceinte portuaire et suggèrent une optimisation de l'utilisation des espaces existants plutôt que la création de nouvelles aires de stockage en dehors du port.

- 31 Dans leur attention portée aux paysages, les associations sont plus largement attentives aux espaces non construits. Une veille est entretenue pour se saisir le plus rapidement possible des nouveaux projets. « *On voulait nous faire 3 000 anneaux¹³ au niveau de Corbières, de la digue Chagnaud, [...] ça bouchait la vue quoi ! Tu es plus sur une plage ! [...] Et en plus toutes les 3 plages de Corbières existantes seront asphyxiées et seront donc en fait moribondes, en fait on pourra plus y aller parce que ce sera pollué, parce qu'il y aura pas de renouvellement de l'eau, donc là on est en opposition* » (association A, 26/01/2012). Les plages en question, localisées à l'extrémité nord de Marseille, sont des plages populaires très fréquentées, elles constituent l'accès à la mer des populations habitant dans les quartiers nord et c'est parfois depuis le centre-ville que leur pratique est envisagée. Un enfant de 6 ans résidant rue du Chevalier Paul (2^e arrondissement dans l'hypercentre de Marseille) dit : « *Il est mort le quartier ! [...] il est pas bien ! Il manque une piscine. Faut qu'il y ait la mer à côté [...] j'attends l'été là* ». La mer est en réalité toute proche à vol d'oiseau de son habitation, mais elle n'est ni visible, ni accessible et sa mère l'emmène l'été, comme d'autres habitants des quartiers nord, sur les plages de Corbières. Plus de 35 minutes sont alors nécessaires en bus pour y parvenir.

« *En fait sur les 10 kilomètres qu'occupe le port de Marseille sur Marseille on voit plus la mer. On n'a plus accès, à part marcher sur la route et derrière des barrières et des tôles qui bouchent la vue, on n'a plus du tout accès à la mer, y compris la grande digue du large, qui est un lieu phénoménal* » (association C, 26/01/2012).

- 32 Le lien à la mer n'est pas une dimension émergente de l'habiter, mais renvoie à l'histoire du territoire et aux mémoires des populations. Comme Marc Breviglieri le souligne, « l'habiter n'est pas simplement ce qu'on habite, mais conjointement ce qui nous habite. Les êtres et les choses nous habitant inscrivent un fond d'historicité restituable sous la dimension affective de l'attachement » (2008, p. 87). Pour les plus anciens, le ton est au regret tant des pratiques perdues que des paysages bouleversés (Figure 7). La perte évoquée est renforcée par la violence vécue quant à la manière dont elle s'est produite : « *Nous étions là sur des sites où pendant des siècles et surtout le dernier siècle je dirai, les gens vivaient en osmose avec la mer. Et puis d'un coup, d'un coup il y a plus de mer. Alors, comment parler de, je veux dire de l'environnemental lorsque d'une façon péremptoire, abrupte, sans avertissement, sans concertation, on recule de deux, trois kilomètres, tout le littoral au moins jusqu'à l'Estaque* » (élu du 15-16, 2, 22/02/2012). Suite à la création du canal reliant les bassins Nord de Marseille à l'étang de Berre à l'aube des années 1930, il est décidé d'utiliser les matériaux excavés pour « remblayer, entre la grande jetée, le canal et le littoral, l'anse de Mourepiane : là, gare, quais, terrains industriels pourraient s'étendre sur plus de 40 000 mètres carrés, en contrebas des banlieues de Saint-Henri et Saint-André, qui ont déjà leurs usines » (Roncayolo, 1996, p71). Le projet se prolonge par la création du bassin Mirabeau en 1948.

Figure 7. Perte de l'accès à la mer et transformation des pratiques, Mourepiane (16^e) / Loss of access to the sea and practices change, Mourepiane (16th).



M. Librini, Z. Hagel.

- 33 Le Port est tenu responsable des transformations à l'œuvre et une réparation est attendue/espérée : « *Moi j'aurais tendance à dire que ça serait logique qu'il y ait un geste de la part du Port pour redonner un peu à la population du bord de mer* » (association A, 26/01/2012).
- 34 Quand un plus grand nombre d'actifs résidant dans ces quartiers travaillait dans le port, « accéder à la mer », entrer dans le périmètre portuaire était possible, faisant exister une certaine porosité entre ville et port (avec ou sans l'assentiment de l'autorité portuaire).
- « *Et moi ce qui me, des fois ce qui me, comment dire, qui me tord les boyaux, c'est que des milliers de gens ont travaillé sur ce port là. [...] Ils ont un lien affectif avec le port [...] et puis d'un coup on leur dit « non, non, non, ça ça vous regarde plus, c'est terminé » (élu du 15-16, 2, 22/02/2012). « Le jour où le Port a posé ses grilles, on a tout perdu [...] l'emploi et notre cadre de vie en même temps » (association D, 2/12/2011).*
- 35 L'ensemble de ces extraits montre combien, comme Benoît Feildl le souligne, « agencement spatial des sociétés » et « expérience affective » « sont mutuellement produits et producteurs » et à ce titre, à « considérer de concert » (2013, p. 61). L'auteur en appelle en ce sens à un « urbanisme affectif » dont « l'ambition » « ne peut plus simplement se cantonner à l'aménagement de l'espace des lieux, mais doit aussi considérer le ménagement des liens que chacun tisse avec son environnement » (2013, p. 66). Notre recherche montre combien cette préoccupation conditionne le rapport aux aménagements et aux projets. Intervenir sur l'interface ville-port nécessite dès lors de dépasser le traitement d'une ligne, d'un simple point de jonction. L'expression des résidents sur *l'habiter* donne, de ce point de vue, à voir l'épaisseur du territoire et la complexité des problématiques en jeu. L'étude des objets de mobilisations et des revendications, que nous nous proposons à présent d'aborder, ouvre à la multiplicité et à

l'imbrication des échelles concernées. En pointant les interdépendances et les impacts de la présence du port sur les temporalités et territoires du quotidien, le prisme de *l'habiter* redonne chair et existence à la matérialité des territoires.

De projets stratégiques à la prise en compte de l'échelle locale, du vécu et de la proximité

Revendications et luttes urbaines

- 36 Les objets de revendications varient en fonction du projet considéré et des populations concernées, ce qui n'obère pas certaines convergences de lutte et des modes d'expression commune.
- 37 Euroméditerranée apparaît ainsi comme un moteur d'expulsion et d'expropriation. Si la requalification est perçue comme justifiée, la prise en compte du devenir des populations résidentes est vue comme insatisfaisante et inquiète. Une habitante du quartier des Crottes¹⁴ explique : « *Je suis contente s'ils nous refont un quartier neuf, mais avec moi. Qu'ils me comptent moi. Oui, moi je suis totalement d'accord et on doit être nombreux. Tout le monde est content d'habiter dans un quartier neuf, rénové et tout, mais avec nous. Il faut qu'ils nous comptent nous* » (Primitivi, Regarde à vue, On se laisse pas faire, 2013). Certaines populations de ces quartiers populaires se sentent écartées des projets d'aménagement visant à améliorer le cadre de vie. Une commerçante installée dans l'extension d'Euroméditerranée déclare : « *Je veux pas entendre parler... dire : "vos immeubles, ils sont insalubres". Moi je trouve dans ce projet, c'est nous qui est insalubre, nous la population existante, insalubre vis-à-vis de votre projet* » (réunion publique de présentation du projet, 13/12/2012, Politis 2013). Le Port n'apparaît pas directement mis en cause, sa présence n'est pas perçue comme une gêne dans la mesure où la priorité est le maintien dans un quartier de vie dont la qualité architecturale et le confort urbain sont certes médiocres, mais où des liens ont été tissés, des pratiques instaurées dans un secteur non loin du centre et desservi par les transports en commun. « *Un habiter vécu a la puissance de déformer ces situations d'habitat qu'on ne choisit guère, de leur ôter le réel inimaginable dont elles se parent* » (Augoyard, 2010, p. 177). C'est en définitive les politiques urbaines conduites à l'encontre des quartiers populaires qui sont remises en cause.
- 38 Plus au Nord, des associations dont l'objet porte sur le cadre de vie ne peuvent qu'enregistrer la requalification amorcée tout en constatant que leurs territoires supportent les impacts du projet global de renouvellement urbain Euroméditerranée. « *Le port nous ramène beaucoup d'entreprises logistiques, de camions. Donc ça déjà, ça existait, mais en plus avec Euroméditerranée, il se passe que les entreprises qui étaient sur Euroméditerranée, ils les renvoient dans nos quartiers* » (association B, 26/01/2012).
- 39 Le premier périmètre de l'opération Euroméditerranée intégrait la partie sud de l'interface ville-port jusqu'à Arenc. Son extension (170 ha) prolonge l'intervention vers le nord jusqu'au boulevard du Capitaine Gèze (limite nord du quartier du Canet dans le 15^e arrondissement).

Figure 8. Périmètres de l'opération Euroméditerranée / Euroméditerranée National Interest Planning Project's perimeters.



B. Bertonecello, Hagel.

- 40 Au niveau de l'extension, « c'est vrai que malgré l'impression qu'on peut avoir quand on se balade dans ces secteurs là, il y a très peu d'emprises vacantes. C'est assez plein et... alors parfois c'est plein de trucs un petit peu... un peu branlant, un peu cafoutch, un peu... brique et broc, un peu... on a l'impression de quelque chose de pas toujours très rationnel hein, il y a des petits ateliers de mécaniques qui débordent aux trois quarts sur la rue... » (Technicien, Ville de Marseille, 24/04/2012) L'existant ne semble pas toujours très qualifiant sur un territoire dont l'un des enjeux affirmés par le projet est de transformer l'image. En outre, « dans l'extension d'Euromed, il est prévu du logement, il est prévu du bureau et il est prévu dans une bien moindre mesure par rapport à aujourd'hui des activités [...] (et donc c'est un vrai problème auquel on se heurte tous collectivement de savoir, les entreprises qui sont sur place, qu'est-ce qu'on va en faire ». Si « le maintien des activités économiques pose la question de la densité, pose la question de la cohabitation effectivement avec le résidentiel parce que toutes les activités ne sont pas bonnes à juxtaposer avec de l'habitat » (Technicien, Ville de Marseille, 24/04/2012), l'ensemble des activités ne pourra trouver place dans le projet.
- 41 Nous ne disposons pas d'un suivi précis des mouvements d'entreprises générés par l'opération Euroméditerranée, cependant les propos recueillis tant auprès du technicien à la Ville de Marseille que des associations soulignent une forme d'impensé du projet.
- 42 La programmation d'un parc de 14 ha autour du ruisseau des Aygaldes, à cheval sur les quartiers des Crottes et du Canet (cf. Figure 1), action phare du dossier ayant abouti à la labellisation écocité, nécessite de surcroît la suppression de la gare de marchandises du Canet. Le déplacement des activités ferroviaires est envisagé vers la gare de Mourepiane qui deviendrait un terminal de transport combiné.

« Le Projet d'Euroméditerranée c'est un projet qui est consommateur d'espace et de foncier comme vous pouvez le voir, et donc là maintenant comme ça s'étend du côté du Canet, ils délocalisent le Canet pour venir ici sous le nez des habitants de Mourepiane. C'est un transfert, il n'y aura pas de création d'emploi, y'aura rien de plus, mais pour, bien entendu, donner plus d'espace à Euromed, on balance... Nous, on est un peu considéré comme l'arrière zone portuaire » (association D, 2/12/2011).

- 43 Ces quartiers revendiquent ainsi un « ras le bol » face à leur marginalisation des dynamiques de requalification urbaine, qui reportent les grandes infrastructures et le développement économique portuaire dans un territoire pourtant habité. Certains élus expriment la difficulté de la situation : « On sait que Mourepiane va devenir un pôle de ferroutage. Moi je suis très favorable à ça, bien évidemment, depuis l'origine. Le seul problème c'est que, Mourepiane, pour y accéder, on passe dans des milieux très urbanisés, avec des voies ferrées qui datent de 50 ans ou 70 ans en arrière, qui passaient quand il y avait 4 maisons, aujourd'hui il y a des cités¹⁵ qui se sont construites quasiment dessus, sur les voies » (élu du 15-16, 1, 24/01/2012). Une étude de dangers concernant les transports de marchandises industrielles accueillies dans le futur terminal de transport combiné projeté, préconise la création de trois zones de risque : une de lésions irréversibles, une de danger létal et une dernière de danger létal significatif (La Provence 22/11/2015 ; Cap au Nord). À ces périmètres s'ajoute un déclassement d'une partie du quartier qui deviendrait inconstructible.
- 44 Comme le relatent les propos recueillis, les quartiers nord marqués par leur histoire ouvrière, n'occupent pas une place centrale que ce soit dans les politiques de requalification urbaine ou dans les projets de développement portuaire. La fracture Nord/Sud mise en avant par Marcel Roncayolo à partir de l'analyse de dynamiques socio-spatiales s'incarne ici dans les revendications et les luttes urbaines.
- « Pourquoi on installe toute la logistique dans nos quartiers, dans le 15-16 ? Tout ce qui est logistique de déchets c'est dans le 15^e. [...] C'est pas normal. Il faut qu'il y ait quand même à un moment une prise de conscience et qu'on ait quand même les mêmes droits de vivre décemment que les gens qui habitent de l'autre côté de Marseille. Je sais pas, c'est une ville divisée en deux Marseille. Du reste on avait fait une grosse manif sur ça. Et on avait fait épouser Mademoiselle Quartiers Nord à Monsieur Quartiers Sud » (association D, 2/12/2011).
- 45 L'absence de prise en compte et de ménagement des relations des populations à leurs espaces de vie semble venir tant de la Ville que du Port, renvoyant au traitement de l'interface.
- 46 Sur ce terrain, la bataille engagée s'adresse aussi à la Ville, dénonçant notamment ses rapports aux promoteurs privés et le caractère surdéterminant accordé à une entrée par le développement économique et urbain au détriment de l'habiter. Les critiques portées aux projets soulignent ainsi le non-respect du lieu : « On voyait plus que Mourepiane était sur une butte » (association D, 2/12/2011), et de ses caractéristiques : « On est sur des trous d'argile¹⁶, d'argile et de sources. Et là c'est une catastrophe¹⁷ » (association D, 2/12/2011). La connaissance conjuguée des réglementations et du territoire assoit des ressorts de mobilisation variés : « J'ai découvert par le plus grand des hasards [...] qu'il y avait une fleur qui poussait, qui était une fleur inscrite sur le livre rouge des espèces menacées [...] Donc quand on a su que ce permis de construire avait été délivré, on est intervenu auprès du DREAL » (association D, 2/12/2011). Les associations vont, pour mener à bien leurs luttes, jusqu'à faire appel à des compétences externes : « Le botaniste ne faisait pas du tout partie de notre association, mais quand j'ai trouvé ça sur le net, je l'ai appelé » (association D, 2/12/2011). Dépassant le stade de

l'opposition, les associations se constituent en force de proposition s'appuyant tant sur leurs *savoirs d'usages* que sur une démarche de *contre-expertise*¹⁸ (Sintomer, 2008). Comme Yves Lochard et Maud Simonet le soulignent, les associations développent « une expertise propre, à la fois quasi-scientifique, à tout le moins technique, assise sur la connaissance – du droit, de la santé, de l'environnement, des sciences sociales... - mais aussi ancrée dans l'expérience de ceux qui se mobilisent ou pour qui l'on se mobilise » (2010, p. 274). Ce sont précisément les conséquences de ces hybridations et porosités ainsi que les remises en questions qu'elles permettent d'adresser au projet que nous nous proposons à présent d'aborder.

Une lecture de l'impact des projets et opérations en cours au prisme de l'habiter

- 47 À travers leurs positions, les associations invitent à la construction d'une approche non disjonctive de l'échelle (stratégique, territoriale) des projets de développement et de leurs traductions spatiales concrètes. Concernant les projets d'installation sur le massif de la Nerthe, elles soulèvent ainsi la question des conséquences d'une décision relative à une activité économique sur les potentialités d'urbanisation futures dans un site exceptionnel : « *Ils nous parlaient quand même de bretelle, je suis quand même obligé de vous le dire, de bretelle sur l'A55 au niveau du Jas de Rode pour justement que les camions de Lafarge, mais aussi des conteneurs puissent... [...] Et si il y a un accès direct sur le massif, il sera pas longtemps protégé quoi [...] ça va nous... urbaniser toute la zone et créer du passage... et polluer le massif* » (association A, 26/01/2012). La liaison en question figure dans une des cartes du PLU adopté en juin 2013.
- 48 La crédibilité des justifications des projets est également intégrée aux évaluations que les associations formulent. N'adoptant pas de position totalement contre la présence du port, les associations font ainsi part d'une incompréhension de sa situation et des principes qui régissent son développement. S'interrogeant sur l'existence d'un vrai projet d'ensemble, économiquement soutenable, elles remettent en question la capacité d'emploi du port et les chiffres disponibles sont débattus. Les doutes soulevés rendent d'autant plus inacceptables les impacts des transformations envisagées sur leur qualité de vie. Le projet de ferroutage à partir de la gare de Mourepiane précédemment évoqué s'en trouve alors particulièrement contesté.
- « En fait le projet en lui-même au départ n'était pas forcément négatif parce que c'était du ferroutage. Pour les projets qu'on nous présente sur les quartiers, on nous avance les aspects valorisants, positifs, économie de CO₂, ferroutage... mais par derrière, il y a quand même une réalité industrielle et commerciale importante. [...] l'objectif est d'augmenter l'activité sur ce terminal, ça veut dire que l'objectif c'est que le port augmente son activité¹⁹. Ce qui n'est pas forcément... ce qui va pas forcément être la réalité parce que c'est très controversé »* (association B, 26/01/2012).
- 49 C'est ainsi la pertinence et l'efficacité même des principes d'action qui s'en trouvent discutés, les associations conduisant des études de cas et étudiant le fonctionnement de ports étrangers pour asseoir leurs positions et nourrir une expertise (Lochard, Simonet, 2010) en la matière.
- 50 Dans ce cadre, la gestion portuaire du stockage des conteneurs est notamment remise en cause :

« certains vont jusqu'à dire, et je pense qu'ils n'ont pas tort, la gestion de l'espace par le Grand port maritime, de Marseille à Fos, est une gestion de l'espace qui n'est pas du tout économe ! » (association E, 7/06/2012).

« L'idée ça serait de stocker, de stocker les conteneurs sur les surfaces du grand port. Ce serait logique ! Surtout qu'ils ont des grandes surfaces disponibles inoccupées [...] ça éviterait toute cette pollution. Donc en fait on irait tout à fait dans le Grenelle de l'environnement, et même dans les économies d'énergie et même de rentabilité financière puisqu'en fait il y aurait des économies de carburant, de transport, de ci, de là, ... » (association C, 26/01/2012).

- 51 Informées des lois et se positionnant comme forces de proposition quant à leur application locale, les associations formulent *in fine* une autre approche de l'environnement renversant la justification des projets au nom du développement durable. Dépassant la simple opposition économie-emploi/environnement, leurs positions permettent d'aborder les questions en termes de territoires de vie, remettant en exergue la complexité des enjeux.
- 52 Pour ce qui est des choix d'aménagement urbain, les logiques d'actions sont interrogées du point de vue de leur cohérence d'ensemble. Sur le 1^{er} périmètre Euroméditerranée :
- « Ils ont abattu la passerelle, c'est formidable, on pouvait voir la mer en passant en voiture et maintenant on va nous mettre plus de 40 000 m² de surface commerciale. [...] Soit disant c'est pour les croisiéristes qui vont arriver et qui vont pouvoir faire leurs courses là directement, puisque le projet c'est de faire venir les croisiéristes là aux "Terrasses du port"²⁰. Donc je ne vois pas pourquoi pour les croisiéristes, il faut que les commerçants de Marseille soient gênés et qu'en plus les habitants, on les éloigne de plus en plus de la mer. Marseille est une drôle de ville parce qu'il y a des choses très bien qui se font et dont le côté positif est effacé par d'autres projets » (association B, 26/01/2012).
- 53 L'attitude n'est pour autant pas au rejet des populations cibles des projets qu'il s'agisse des résidents nouvellement installés ou des croisiéristes. À ce niveau encore, l'attention est portée aux situations concrètes d'un habiter aussi peu confortable pour les populations résidentes que pour les populations en transit :
- « J'utilise assez souvent les transports en commun pour me rendre en ville [...] je sais qu'au retour souvent je suis amené à renseigner des croisiéristes qui sont livrés à eux-mêmes. Et donc en fait, il faut leur dire : "il faut descendre là, vous voyez le petit escalier minable qui est là. Vous passez dessus, vous traversez, vous allez là-bas à pieds". Ils ont encore deux kilomètres à faire à pieds quoi. [...] En plus sur les... ils les emmènent par là, ils passent devant tous les bâtiments industriels et tout, je dirai pas que c'est sordide, mais pas loin » (association C, 26/01/2012).
- 54 Le terminal de croisière ne se situe pas dans la partie sud requalifiée de l'interface. Pour s'y rendre, les voyageurs empruntent des aménagements insuffisants et peu sécurisés, dans des paysages dégradés. La faible lisibilité des espaces traversés semble encore poser problème (La Provence Marseille, 25/06/2015) : des croisiéristes peinent à trouver l'itinéraire et les moyens de transport pour rejoindre le centre-ville à huit kilomètres du terminal de croisières. Le Port tente de pallier ce dysfonctionnement par une communication ciblée sur les moyens de transports existants (autobus, taxis, navettes maritimes, dont certains sont proposés par les armateurs) sans répondre à la requalification de l'interface ville-port.
- 55 À travers les avis et évaluations qu'elles formulent sur les projets ou installations qui ont cours sur leurs territoires, les associations semblent en revanche raisonner en termes d'interactions. Mettant en avant tant les effets sur le plan économique que social et environnemental, leurs approches interrogent ainsi et obligent à prendre en compte différentes échelles spatiales et temporelles. Les revendications exprimées viennent dès

lors questionner les « manières de faire » de l'urbanisme dans des quartiers « faiblement urbanisés ». Enjoignant à ne pas reproduire les erreurs du passé, elles invitent à ralentir pour prendre le temps de réfléchir au sens des choix d'intervention, à leurs conséquences sur les territoires et les populations. Leurs propositions interrogent dès lors les projets tant en termes de démarche que d'action.

Des propositions tournées vers le ménagement du territoire

- 56 Les associations partent d'un diagnostic d'inconfort élaboré à partir du vécu des populations en place et de l'histoire des lieux. Intégrant une multiplicité d'échelles, elles réinterrogent ce faisant l'interface ville-port et tirent le fil de la complexité au travers de projets variés : de l'aménagement concret d'espaces à l'élaboration de modes de développement inclusifs.
- 57 L'association Action Environnement Estaque (AEE) a ainsi structuré un projet de réaménagement du littoral entre Corbières et Mourepiane. Traitant des questions de déplacement et de stationnement, piste cyclable et promenade piétonne y sont proposées permettant, dans le prolongement de l'Espace Mistral²¹, de repenser les espaces publics.
- « De Mourepiane, tout serait relié par un chemin piéton qui irait jusqu'au fortin de Corbières. L'accès du quai de la Lave à Corbières est particulièrement dangereux donc on peut le faire passer par en bas. On peut faire des passerelles japonaises pour que les bateaux puissent passer dessous. [...] Il y a vraiment des choses faciles à faire... et qui éviteraient les morts sur la route en haut à Corbières, et puis qui seraient beaucoup plus agréables pour toute la population qui se rend à pied aux plages de Corbières²² » (26/01/2012).*
- 58 Nous n'avons pas eu accès aux statistiques sur les accidents de la route sur ce secteur, mais l'utilisation du mot « mort » montre l'intensité vécue du danger auquel les habitants se sentent exposés.
- 59 À une autre échelle, les initiatives associatives abordent la question du développement touristique et de la transmission/valorisation d'un patrimoine vécu. Dans le cadre de la coopérative « Hôtel du Nord » fondée en 2010, les hôtes (qui ne sont autres que les habitants des quartiers Nord) accueillent à leur domicile les touristes et autres personnes désireuses de découvrir la ville autrement. « Moi j'ai envie de les bichonner, de leur montrer les trésors qu'on a dans ce quartier parce qu'on en a, franchement. On a de très belles bastides, on a un habitat social qui est magnifique. [...] ça c'était des maisons qui étaient faites par les maîtres tuiliers, les patrons tuiliers pour leurs contremaîtres, des petites maisons ouvrières de 1920. [...] Les gens en sont un peu stupéfaits quand ils voient la richesse des lieux » (association D, 2/12/2011). Issue des quartiers nord, la démarche a été mise en avant dès 2014 par la Mission interministérielle au Projet Aix-Marseille Provence Métropole, pour valoriser les dynamiques existantes sur lesquelles la transformation des quartiers nord en entrée de ville et en territoire à dimension métropolitaine pourrait s'appuyer.
- 60 Les propositions débordent aussi le territoire. C'est le cas d'opérations événementielles comme « Yes we camp »²³, réalisées dans le cadre de Marseille-Provence Capitale européenne de la culture 2013. Destinée à animer un terrain non exploité appartenant au Port sur les quais de l'Estaque, l'initiative a permis, à travers la création d'un village auto-construit, participatif et écologique, de rendre visibles et habitables des espaces jusqu'ici délaissés, posant la question de la possible impulsion rapide et qualifiante d'une nouvelle identité dans des *no man's land* urbains.

61 Si ces propositions traduisent un positionnement constructif, elles semblent cependant, en dehors de cadres exceptionnel ou exogène, manquer de scènes et de lieux d'expression pour pouvoir être entendues. Or, Yves Lochard et Maud Simonet montrent combien les « experts associatifs » sont « interdépendants [...] (des professionnels et des pouvoirs publics », ce qui conduit à « questionner la place et la légitimité que les mondes professionnels et politiques [leur](accordent » (2010 p. 278 et p. 279). La réforme portuaire de 2008²⁴ ne paraît à ce titre pas avoir ouvert de possibilités. Si la mise en place du Conseil de développement²⁵ a vu la participation de deux représentants d'associations agréées de défense de l'environnement, il s'agit pour les membres consultés d'être perçus comme capables d'apprécier la réalité du projet économique de développement du Grand Port et la pertinence d'un ensemble d'aménagements, notamment d'infrastructures, à large échelle. Il en résulte que :

« Sur le secteur de Fos tu as une multitude d'associations locales qui sont sur les problèmes du Port depuis très longtemps, mais qui n'ont pas été retenues pour participer au Conseil de Développement. Alors moi j'explique ça comme ça : nous, à travers notre fédération nationale, on est sur justement une vision globale du problème. On est sur des logiques globales et de développement durable et ce qui les intéresse à l'intérieur du Conseil de Développement c'est effectivement d'avoir des acteurs de ce type-là » (association E, 7/06/2012).

62 L'échelle des micro-territoires, du local, de la proximité semble hors des considérations d'une telle instance ; se pose alors la question de savoir où et à quel moment *l'habiter* est pris en compte ?

63 Mal informées, les associations ne peuvent intervenir dans les phases amont de diagnostic au niveau desquelles ces réflexions pourraient être appréhendées. C'est parfois en consultant les appels d'offres lancés par le port que les associations prennent connaissance de certains projets, comme ce fut le cas pour l'ouverture du terminal de transport combiné rail-route à Mourepiane²⁶. Sans ces démarches de repérage préalable, elles sont réduites à réagir sur des projets visibles, le plus souvent déjà en place.

64 Dans le cas du massif de la Nerthe,

« Ils nous ont présenté fin 2010, donc sans discussion avec Lafarge, le projet. La mairie était aussi au courant. [...] Ils nous ont annoncé les projets et donc la mairie avait oublié de nous mettre, de nous informer sur ces projets. Et ensuite on a eu vraiment le projet début 2011. Et à peine on avait eu le projet que l'autorisation de la préfecture arrivait, en mai. Donc en fait on n'a même pas pu... on n'a même pas manifesté, fait savoir notre opposition. La demande de Lafarge datait de 2009, elle était déjà bien avancée alors, parce qu'il y avait eu des études d'impact. Ils ont fait appel à une société pour présenter un dossier bien construit. Donc tout était en route, tout a été accepté avant qu'on puisse réagir. [...] La population n'était pas informée, y compris les riverains » (association A, 26/01/2012).

65 Le terme de mépris est employé (association D, 2/12/2011) et l'absence de certaines institutions lors des quelques réunions d'information existantes est relevée et mal perçue. En privilégiant les dimensions stratégiques des projets, le traitement de l'interface ville-port obère un *ménagement* (Marié, 1996) de *l'habiter* dont les propos recueillis illustrent pourtant la possible concrétisation.

Conclusion

66 S'intéresser à l'interface ville-port comme territoire vécu donne à voir des quartiers qui vivent au rythme des décisions d'un port ou de grands projets dont les populations

résidentes sont déconnectées. L'appellation « quartiers arrière-port » utilisée aujourd'hui de manière presque banale, fait dans ce cadre écho pour les associations à un statut déprécié, voire relégué. Avec l'évolution et la restructuration de l'activité portuaire, habiter à proximité du port est perçu pour ceux qui y ont travaillé, ainsi que leurs familles, sous l'angle d'une triple coupure. L'exclusion économique se double d'une coupure physique qui surimpose à la perte d'emploi, une mise à distance renforcée : le port n'est dès lors plus un espace de vie et n'a plus rien à voir avec le quotidien. Tant que les populations sont concernées par les activités portuaires et que le Port apparaît comme pourvoyeur d'emploi, l'adhésion est forte, relativisant les gênes occasionnées. À partir du moment où ce lien se dissout, où le dynamisme des quartiers s'effrite, le port se révèle producteur de nuisances et l'empathie laisse place aux revendications, d'autant que la perte de porosité évoquée ne s'arrête pas au domaine du travail. La captation de la mer par les infrastructures portuaires constitue une seconde coupure avec les modes de vie et les espaces vécus, incluant le rapport des populations aux éléments naturels et aux paysages. Le territoire devient support de développement dans une approche qui fait fi de la pluralité des mémoires individuelles et collectives rappelant à la fois des pratiques disparues (accès à la plage), des événements traumatisants (accidents industriels) et une histoire commune des lieux (ouvrière, d'exil ou d'accueil). Cette troisième coupure aboutit à une négation de l'identité plurielle et de la richesse de ces quartiers au moment où se profile l'élaboration de projets en quête de renouvellement.

- 67 Comme le montre Benoît Feildl, « les réactions au projet, le sentiment de concernement, l'émotion ou son absence, le jugement, la contestation, le niveau d'engagement, sont loin d'être identiques pour des habitants dans des situations spatiales pourtant proches, mais néanmoins différentes notamment en raison de l'expérience spatiale propre à chacun » (Feildl 2011, p. 24). Les entretiens réalisés auprès des associations font en effet apparaître que les revendications relatives à la présence du port et ses impacts n'émanent pas seulement des populations y ayant travaillé. Les autres populations venues habiter dans les quartiers arrière-port, par choix, ou par défaut, portent des revendications relatives au cadre de vie. Les premières bénéficiant d'un certain confort résidentiel se mobilisent pour une reconnaissance et un respect des espaces publics ainsi que la programmation d'équipements et de services correspondant à leurs besoins quotidiens. Intégrant les questions paysagères, elles considèrent l'accès physique et visuel à la mer comme constitutif de leur cadre de vie. Les secondes, plus précaires, se sentent menacées par les projets de renouvellement urbain. Elles expriment le souhait de continuer à vivre dans ces quartiers et de ne pas être exclues des requalifications en cours. La proximité du centre est présentée comme un atout. Ainsi, la cohabitation avec le port n'apparaît pas comme une nuisance. L'ancrage dans un territoire prime ; dès lors, les revendications relatives au site sont secondaires.
- 68 L'opération Euroméditerranée propose en effet une requalification, en partie concrétisée, de l'interface ville-port sur son périmètre. Le traitement de ces espaces pose la question du devenir des territoires localisés à l'arrière de ce front recomposé présenté comme une vitrine. L'intervention sur des îlots « de façade » ne contribue-t-elle pas à reporter plus loin populations et activités disqualifiées ?
- 69 En dehors du périmètre de l'OIN, l'interface ville-port est ponctuée de délaissés. Les porosités organisées et/ou effectives ne répondent pas aux préoccupations des populations résidentes et génèrent des nuisances. Cette rupture s'opère à la faveur d'un saut de territoire (également pratiqué par les associations agissant au sein du conseil de

développement du Port). Quand les préoccupations relatives au transport de tonnages et à une concurrence internationale priment, s'intéresser au « petit » territoire est considéré comme hors champ. La justification économique finit par écarter toute réflexion sur les conséquences concrètes des programmations du Port sur la ville. L'échelle locale en ressort disqualifiée et l'intégration du paysage portuaire à la ville reste une question qui ne se pose pas. Les décisions prises autour du fonctionnement portuaire entérinent dès lors la dégradation du cadre de vie et s'accompagnent au mieux d'une accumulation d'aménagements sans valeur ajoutée pour le quartier. Or, « habiter un lieu suppose de pouvoir s'y arrêter, même de façon provisoire, pour "rien" » (Besse, 2015, p. 388), ce que l'interface ville-port ne propose pas dans son ensemble, créant ainsi des séquences dont l'inégalité de confort urbain vient renforcer les ségrégations socio-spatiales existantes et accentuer l'inconfort résidentiel⁷⁰.

- 70 Face à ces réalités, absence de reconnaissance et volonté de participation apparaissent aux fondements d'un cadre de vie posé comme revendication des associations. À travers leurs engagements, elles semblent ainsi dessiner les contours d'un « droit à l'habiter » pour tous. Lieux de vie et ambiances deviennent alors des objets de luttes et à travers eux ce sont finalement des conditions d'un habiter pluriel et partagé qui sont défendues. La diversité des expressions : de la possibilité d'être incluses et de rester pour les populations les plus précaires, à l'intégration du site et de la diversité des formes de vie qu'il abrite tant animales, végétales que des modèles de développement économique non dominants (à l'image de la référence faite à l'agriculture sur le massif de la Nerthe), se conjugue en une forme d'appel à porter attention et à faire place au « déjà-là ». Les propositions formulées par les associations n'ocultent quant à elles pas la complexité des situations, tout en dévoilant une gamme de pistes et d'expérimentations possibles.
- 71 À travers leurs positions, les associations réinterrogent in fine le sens des aménagements. Ce faisant elles plaident pour ramener des décisions présentées comme rationnelles, relevant en ce sens d'un « schéma théorique abstrait », au domaine du « raisonnable » qui « relève du choix, de l'expérience vécue, des décisions avisées qu'il faut prendre en fonction des conséquences possibles de nos actions » (Frémeaux et Guillaume, 2014, p. 127). Elles contribuent ainsi et ouvrent la voie à une forme de re-« démocratisation » des relations ville-port et de leurs traductions spatiales concrètes permettant une intégration de l'habiter dans tout projet d'aménagement de ces espaces.
- 72 Il ne s'agit pas pour autant d'aboutir à une définition d'un habiter spécifique, mais de montrer combien faire place à la matérialité des territoires et aux expériences (Besse, 2010) qu'elle donne à vivre, permet de dépasser la simple question d'une incompatibilité entre des fonctions de part et d'autre de périmètres juxtaposés. Retrouver l'épaisseur de l'interface, à partir de la prise en compte de l'échelle locale, redonne place à la complexité et ouvre à la potentialité d'une approche non segmentée. Interroger l'habiter par le prisme d'un territoire vécu, comme cet article s'est proposé de le faire, montre combien les différents éléments de définition développés par Théo Fort-Jacques (conceptions héritée, renouvelée, élargie) ne sont pas exclusifs, l'enjeu étant au contraire de ne plus opposer « être là », « faire avec » et « coprésence » (2007). Une telle approche non dissociée nourrit ce faisant une appréhension de l'habiter à la fois comme produit et producteur de projet (Bailleul et al., 2012).

Remerciements

- 73 Ces questionnements ont été amorcés dans le cadre du programme de recherche PISTE : Port-Industrie-Société-Territoire-Environnement, cofinancé par le programme LITEAU, porté par le ministère en charge du développement durable et le Grand Port maritime de Marseille (GPMM).

BIBLIOGRAPHIE

- AGAM-CATRAM-CERFISE-PAM, 1994, *Le port dans la ville : données d'une osmose*, Plan construction et architecture, Programme Cités-projets. Le port et la ville, Rapport intitulé « Eléments d'une géographie des paysages et des territoires portuaires à Marseille », 79 p.
- AGAM, 2012, Focus, *Les déplacements dans l'espace métropolitain. Atlas cartographique des flux métropolitains n° 1*, janvier 2012, 8 p.
- AIVP (Le Réseau Mondial des Villes Portuaires), 2005-2007, *Faire la ville avec le port. Quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port ? Guide des bonnes pratiques*, Projet PCP, Interreg IIIIC, 136 p.
- Mission interministérielle pour le Projet Métropolitain Aix-Marseille-Provence, 2014, *Mobilité[s], le livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence*, 96 p.
- Tous ensemble contre le bruit (Collectif), 2008, *Pollutions sonores à Marseille : livre noir de la ville bleue*, mars 2008, 111 p.
- Augoyard, J-F., 2010, *Pas à Pas, Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, rééd., Bernin : À la Croisée, Grenoble, 222 p.
- Bailleul, H., B. Feildel et S. Thibault, 2012, *La structure de l'habiter : éléments de connaissances et perspectives pour les sciences du projet*, 18 p., dans : B. Frelat-Kahn et O. Lazzarotti, *Habiter : vers un nouveau concept ?*, Armand Colin, Paris, pp. 245-262.
- Baillon, J-C. (dir.), 1989, *Marseille Histoires de famille*, Autrement, n° 36, Paris, 204 p.
- Bailly E. et D. Marchand, 2016, *La ville sensible au coeur de la qualité urbaine*, *Métropolitiques* [En ligne], 20 avril 2016, URL : <http://www.metropolitiques.eu/La-ville-sensible-au-coeur-de-la.html>
- Bertoncello B. et F. Hernandez, 2016, *Les fragilités d'un centre-ville au prisme de la dialectique inconfort résidentiel/confort urbain*, 20 p., dans A. Bourdin, *La métropole fragile*, Editions Le moniteur, Antony, pp. 153-173.
- Bertoncello, B. et J. Dubois, 2010, *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, Parenthèses, Marseille, 267 p.
- Besse, J-M., 2015, *Voisinages*, *Annales de géographie*, 2015/4, n° 704, pp. 385-390.
- Besse, J-M., 2010, *Le paysage, espace sensible, espace public*, dans *META. Research in Hermeneutics, Phenomenology and Practical Philosophy*, vol. II, 2010/2, pp. 259-286.

- Bonillo, J.-L. (dir.), 1992, *Marseille, ville et port*, Parenthèses, Marseille, 224 p.
- Breton, C. et D. Mahdjoub, 2012, *Zone arrière-portuaire, Récit d'hospitalité d'Hôtel du Nord n° 6*, Editions Commune, Marseille, 96 p.
- Breviglieri, M., 2008, Penser la dignité sans parler le langage de la capacité à agir, 10 p., dans : J.-P. Payet et A. Battegay, *La reconnaissance à l'épreuve. Explorations socio-anthropologiques*, Presses Universitaires du Septentrion, Lille, pp. 83-92.
- Brocard, M., M. Cantal-Dupart, J.-L. Bonillo et P. Lelarge, 1995, Construire la relation ville-port : modèles, formes, activités, acteurs, *Vivre et habiter la ville portuaire*, Plan Construction et Architecture, Cité-Projets, Colloque, pp. 362-367.
- Cantal-Dupart, C. et C. Chaline. (dir.), 1993, *Le port cadre de ville*, L'Harmattan/AIVP, Paris, 253 p.
- Chaline, C. (dir.) et R. Rodrigues-Malta (coord.), 1994, *Ces ports qui créèrent des villes*, L'Harmattan, Paris, 299 p.
- Donzel, A., 1998, *Marseille - L'expérience de la cité*, Economica/Anthropos, Paris, 196 p.
- Ducruet, C., 2005, Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial, *Mappemonde*, n° 77, [En ligne] URL : <http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>.
- Ducruet, C., 2008, Typologie mondiale des relations ville-port, *Cybergeo : European Journal of Geography*, Espace, Société, Territoire, document 417, [En ligne] URL : <http://cybergeo.revues.org/17332> ; DOI : 10.4000/cybergeo.17332, consulté le 28 janvier 2015
- Feildel, B., 2011, Émotions et participation ou comment la délibération autour des projets d'aménagement participe de la construction du rapport affectif à l'espace. Journée d'études sur les effets de la participation. GIS Participation du public, décision, démocratie participative, Oct 2011, Paris, France. pp. 19., halshs-00694637
- Feildel, B., 2013, Vers un urbanisme affectif. Pour une prise en compte de la dimension sensible en aménagement et en urbanisme, *Norois* 227, [En ligne] URL : <http://norois.revues.org/4674> ; DOI : 10.4000/norois.4674, consulté le 07 mars 2014
- Fort-Jacques, T., 2007, Habiter, c'est mettre l'espace en commun, 16 p., dans : Paquot T. et alii (sous la dir.), *Habiter le propre de l'humain : villes, territoires et philosophie*, La Découverte, Paris, pp. 251-266.
- Fremaux, A. et B. Guillaume, 2014, L'horizon postdémocratique et la crise écologique, *Ecologie & politique*, 2014/2 n° 49, pp. 115-129.
- Gheerbrant, D., 2010, *La république Marseille*, Editions Montparnasse, Paris, 2 DVD.
- Hagel, Z., 2013, *Ville durable : des concepts aux réalisations, les coulisses d'une fabrique urbaine. Marseille ou l'exemple d'une ville méditerranéenne*, thèse de doctorat en Urbanisme et Aménagement de l'espace, Aix-Marseille Université.
- Ingold, T., 2014, Bâtir, habiter, vivre. Comment hommes et animaux construisent-ils leur demeure dans le monde ? 29 p., dans : Ingold T., *Marcher avec les dragons*, éditions Zones Sensibles, Bruxelles, pp. 149-177.
- Lavaud-Letilleul, V. (Dir.), 2013, Développement industrialo-portuaire, enjeux socio-environnementaux et gestion durable des territoires dans les ports de commerce. Réalités françaises, comparaisons internationales, Programme PISTE : Port-Industrie-Société-Territoire-Environnement, Rapport final, Volume 1 : résumé, rapport de synthèse et rapport scientifique, 155 p.
- Lefebvre, H., [1968], 1971, *Le droit à la ville*, tome I, Anthropos, Paris, 164 p.

- Levy, J.-P., 2010, Ville et environnement : pour un changement de paradigme, 12 p., dans : COUTARD O., LEVY J.-P., (Dir.), *Ecologies Urbaines*, Economica, Anthropos, Paris, pp. 3-14.
- Lloret, F., 2001, *Histoire de trois poussières de sable*, France 3 Méditerranée, Ciné Doc, 26'.
- Lloret, F., 2007, *Le jour se lève et sur moi la nuit tombe*, Les Films du Tambour de Soie, Images Plus, Marseille, 75'.
- Lochard, Y. et M. Simonet, 2010, Les experts associatifs, entre savoirs profanes, militants et professionnels, 10 p, dans : D. Demazière, C. Gadéa (Dir.), *Sociologie des groupes professionnels*, La Découverte, Paris, pp. 274-284.
- Manola, T., 2013, Rapports multisensoriels des habitants à leurs territoire de vie. Retours critiques sur une démarche méthodologique, *Norois*, n° 227, pp. 25-42.
- Marié, M., 1996, Aménager ou ménager le territoire ?, *Annales des Ponts et Chaussées*, n° 77, pp. 67-76.
- Politis, 2013, Euroméditerranée ou la ville confisquée, reportage, 3'43, [En ligne] URL : <https://www.youtube.com/watch?v=DiU6nfHl2HY>, article [En ligne] URL : <http://www.politis.fr/articles/2013/01/euromediterranee-ou-la-ville-confisque-20542/> publié le 10 janvier 2013, dernière consultation : 13 septembre 2016.
- Prelorenzo, C., 2011, La ville portuaire, un nouveau regard, *Rives méditerranéennes*, 39, p. 13-22.
- Prelorenzo, C., 2010, Le retour de la ville portuaire, *Cahiers de la Méditerranée*, n° 80, p. 157-167.
- Prelorenzo, C., 1995, *Vivre et habiter la ville portuaire*, Plan Construction et Architecture, Paris, 368 p.
- Primitivi, Regarde à vue, Collectif On se laisse pas faire, 2013, *On se laisse pas faire*, documentaire produit par CCKB, 27'38, [En ligne] URL : <https://www.youtube.com/watch?v=v2oPzCOP1Pc>, dernière consultation le 16 septembre 2016
- Rodrigues-Malta, R., 2004, Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 97, p. 93-101.
- Rodrigues-Malta, R., 2001, Régénération urbaine : variations sud-européennes, *L'Information géographique*, n° 4, p. 321-339.
- Roeskens, T., 2010, *Plan de situation : Joliette*, DVD PAL 137 minutes, coproduction BATOUTOS / Fonds Régional d'Art Contemporain Provence- Alpes-Côte d'Azur, 2006 – 2010, 127'.
- Roncayolo, M., 1990, *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle, Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIXe-XXe siècles*, Chambre du Commerce et d'Industrie de Marseille, 368 p.
- Roncayolo, M., 1996, *Marseille, Les territoires du temps*, Paris, Editions locales de France, 135 p.
- Schwartz, O., 1993, L'empirisme irréductible, 43 p., dans Anderson N., *Le Hobo, sociologie du sans-abri*, Nathan, Essais & Recherches, Paris, pp. 265-308.
- Sénécal, G., J. Malézieux et C. Manzagol (dir.), 2002, *Grands projets urbains et requalification*, Presses de l'université du Québec/Publications de la Sorbonne, Sainte-Foy (Québec) et Paris, 264 p.
- Sintomer, Y., 2008, Du savoir d'usage au métier de citoyen ?, *Raisons politiques* 2008/03, n° 31, p. 115-133.
- Stock, M., 2007, Théorie de l'habiter. Questionnements, dans Paquot T. et al. (dir.), *Habiter le propre de l'humain : villes, territoires et philosophie*, La Découverte, Paris, pp. 103-125.

Tabasco Vidéo, 2014, Le J4, le Panier et nous ? par les élèves du Collège Vieux-Port, [En ligne]
 URL : <http://www.lepanierdanstoutca.tabascovideo.com/volume1/>, consulté le 6 septembre 2016

Zalio, P.-P., 1996, Urbanités marseillaises. Marseille, terrain de sciences sociales, *Enquête*, n° 4, *La ville des sciences sociales*, p. 191-210.

NOTES

1. En référence au rapport de recherche AGAM-CATRAM-CERFISE-PAM, 1994, « Le port dans la ville : données d'une osmose », Plan construction et architecture, Programme Cités-projets. Le port et la ville.
2. Jean-François Augoyard (2010), Jean-Marc Besse (2015), Marc Breviglieri (2008) et Tim Ingold (2014) nous semblent contribuer tous les quatre à donner corps à cette *conception élargie* de l'habiter.
3. L'observation regroupe ici l'arpentage du terrain, l'analyse urbaine et l'expérience sensible du chercheur (Manola 2013) sur deux années. La collecte des matériaux a notamment donné lieu à des relevés et à la production de photographies.
4. En charge de dossiers d'urbanisme dans une des mairies de secteurs concernées, l'élu en question a grandi et vit toujours dans ces quartiers.
5. Seize entretiens ont été conduits auprès d'habitants et d'actifs ayant une expérience quotidienne de l'interface ville-port afin de saisir comment les transformations dont elle fait l'objet modifient leurs vécus et leurs représentations.
6. Définition du terme interface, Petit Robert, rédaction dirigée par A. Rey et J. Rey-Debove, 1977
7. Dans le second périmètre de l'opération Euroméditerranée, la question de l'interface ville-port n'est pas au cœur du projet. Elle est réduite à des préoccupations techniques autour d'un dispositif de « thalasso-thermie » ou apparaît sous l'angle d'un boulevard urbain surplombant avec « vue sur mer ».
8. Région PACA, Conseil général des Bouches-du-Rhône, Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, Ville de Marseille, Marseille Fos, Euroméditerranée, CCI Marseille Provence.
9. À titre d'illustration, dans le quartier de La Cabucelle, 15^e arrondissement (cf. figure 1), seuls 36,5 % des 15-64 ans bénéficient d'un emploi en 2010 et 51 % de la population vivent, en 2012, en dessous du seuil de pauvreté (<https://sig.ville.gouv.fr> consulté le 1^{er} septembre 2016).
10. Le 12 septembre 2002, l'odeur est tellement forte à l'École Primaire de la Viste (plus de 2 km à vol d'oiseau) que par crainte d'une fuite de gaz, les 350 élèves sont évacués. Au début de l'été 2002, les habitants de Mourepiane ont commencé à souffrir de migraines, de nausées, de toux persistantes et d'allergies oculaires (Plaintes au commissariat et certificats médicaux l'attestent). Les mobilisations des habitants ont abouti à ce que le chauffage intensif en vue de séparer les composants soit déplacé. Le stockage de récupération des eaux de ballaste a cependant été conservé à Mourepiane.
11. Le terme de paysage apparaît seulement dans les récits du temps passé. Les nuisances du temps présent obèrent son utilisation dans la description du cadre de vie.
12. « La société Lafarge est autorisée depuis mai 2011 à exploiter ce lieu, et à remblayer pour partie le lac artificiel avec des matériaux inertes dont la composition est définie par arrêté ministériel » (déchets de construction et de démolition triés dont la gestion semble problématique : communiqué de la Préfecture des Bouches-du-Rhône, 7 février 2014 s'inquiétant du dysfonctionnement du dispositif en place).
13. Les anneaux en question renvoient à une activité de plaisance installée dans le domaine du GPMM.

14. Inclus dans le second volet de l'opération, le secteur concerné est peu densément peuplé et abrite une forte proportion de population précaire : en 2009, 82,4 % de la population des Crottes ont un diplôme inférieur au bac, dont 50,5 % sans aucun diplôme (taux le plus élevé du 15^e arrondissement, source AGAM). Le revenu médian par unité de consommation est en outre de 4858 euros annuels tandis que le premier quartile se situe à 1667 euros annuels (source sig.gouv.fr).
15. La résidence Consolat illustre particulièrement cette situation. Quartier d'habitat social du 15^e arrondissement, il est traversé par la voie ferrée.
16. La fabrication de la tuile qui s'est structurée sur la présence d'argile dans tout le secteur a marqué l'histoire industrielle du quartier.
17. Les immeubles en question se fendent et le promoteur est dans l'incapacité de les livrer.
18. En témoigne le rapport *Pollutions sonores à Marseille : livre noir de la ville bleue* (2007) auquel nous nous sommes déjà référés plus haut, ou les inventaires patrimoniaux, floristiques et faunistiques réalisés sous l'impulsion de l'association Cap au Nord.
19. Le rapport annuel du GPMM 2012 précise en effet que des investissements sont notamment réalisés dans les bassins Est dans l'objectif de « constituer un grand hub roulier euro-méditerranéen » et de développer le port de passagers (p. 20).
20. Inauguré à l'été 2014, le centre commercial des « Terrasses du Port », d'une superficie d'activité de 61 000 m², prend place sur l'enceinte portuaire, le long du boulevard du Littoral, face au bâtiment des Docks dans la partie Sud de l'interface Ville-Port. Porté par le Grand port maritime indépendamment de l'opération Euroméditerranée, le projet affichait un objectif de porosité entre ville et port (GPMM, 3/12/2010). La réalisation d'une terrasse panoramique de 260 mètres de long surplombant le bassin de la Joliette et la digue du large, à l'arrière du bâtiment, en est la traduction concrète.
21. Situé à proximité immédiate du port de l'Estaque sur le littoral, l'espace Mistral est un espace public aménagé par la Ville, sur un ancien terrain de sport. Inauguré en 2008, il recrée un lien entre ville et mer.
22. Qui sont, rappelons-le, essentiellement populaires.
23. « Nous sommes un collectif ouvert, en évolution constante [...] Ce qui nous réunit est l'envie de réaliser de manière collective des projets innovants autour des questions du vivre-ensemble » yeswecamp.org.
24. « Transférant l'exploitation aux opérateurs privés, la réforme portuaire a recentré les sept Grands Ports Maritimes (ex. Ports Autonomes), sur des missions telles que la valorisation du domaine, l'aménagement portuaire en lien avec les dessertes de l'hinterland, la gestion des espaces naturels... (loi du 4 juillet 2008) » (Lavaud-Letilleul, 2013, p. 33).
25. Le Conseil de Développement est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du GPMM. Par ailleurs, il peut émettre des propositions et demander à inscrire des questions à l'ordre du jour du Conseil de surveillance. Il est composé de 40 membres répartis en 4 collèges : représentants de la place portuaire, personnel des entreprises, collectivités territoriales, personnalités qualifiées.
26. L'enquête publique sur le projet s'est déroulée du 5 octobre au 6 novembre 2015. Elle a permis aux associations de maintenir la mobilisation et d'inscrire institutionnellement leur désaccord.
27. Voir à ce sujet, Bertonecello B. et F. Hernandez, 2016, Les fragilités d'un centre-ville au prisme de la dialectique inconfort résidentiel/confort urbain, dans A. Bourdin, *La métropole fragile*, Antony, Éditions Le moniteur, pp. 153-173.

RÉSUMÉS

Dans la littérature sur le dialogue ville-port, *l'habiter* n'apparaît pas comme une préoccupation centrale. À Marseille, dynamique portuaire et renouvellement urbain (dont le projet Euroméditerranée) dessinent, le long des bassins Est du Grand port maritime, une interface hétérogène. Partant du point de vue des associations, nous avons souhaité interroger comment côté ville se vit la présence d'un port. Les enquêtes conduites (observations, entretiens) croisées avec l'analyse de documents produits par les acteurs montrent qu'habiter à proximité du port est décrit à partir de nuisances et de risques, de peurs et de l'absence de reconnaissance des populations existantes. S'intéresser à l'interface ville-port comme territoire vécu donne à voir des quartiers qui vivent au rythme des décisions d'un port ou de grands projets dont les populations résidentes sont déconnectées. L'appellation « quartiers arrière-port » fait dans ce cadre écho à un statut déprécié, voire relégué, face auquel les associations répondent par une réinterrogation du *sens* même des aménagements tant urbains que portuaires. Lieux de vie et ambiances deviennent alors des objets de luttes, à travers lesquels est posée la question de la co-existence et d'un « droit à l'habiter ».

In literature on the city-port dialogue, dwelling does not appear as a central concern. In Marseilles, the port momentum and urban renewal (including the Euroméditerranée Project) draw up along the eastern basins of the "Grand Port Maritime" a heterogeneous interface. From the point of view of associations, we wanted to question how the presence of a port is experienced on the land-side. The collected data demonstrate how the living environment is perceived through nuisances and risks, fears and lack of recognition of inhabitants. Investigating city-port interface as a living place also reveals how neighbourhoods depend on strategic harbour or urban projects out of touch with populations' needs and experiences. The term of back-port neighbourhood, often used, sounds like being pushed aside or relagated. The associations seek to redefine the meaning of either urban or port development projects. Places to live and atmospheres become then objects of fights through which the question of co-existence and of a "right to dwelling" arises.

INDEX

Keywords : city-port interface, inner port neighborhoods, dwelling, experienced spaces, living environment, projects, expression of associations, Marseilles

Mots-clés : interface ville-port, quartiers arrière-port, habiter, espaces vécus, cadre de vie, projets, expression associative, Marseille

AUTEURS

BRIGITTE BERTONCELLO

ZOÉ HAGEL