

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

Alexandre Callens et Frédéric Pousin

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

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

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



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

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



AIXPLORATION

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



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

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

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

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



Espaces de marge

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

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

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

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

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



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



Ressources hydrauliques

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



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

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

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

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



Espace naturel sensible et trame verte

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

Reprise de deux illustrations du rapport : Région Provence Côte-D'azur, «L'environnement dans les Bouche-du-Rhone, nature site paysage», juillet 1971.

Carte 1 - Les noeuds de la trames qui doivent retenir l'attention.

Carte 2 - Pré-inventaire des richesses naturelles. Ces deux cartes ont été redessinées sur le fond de la carte topographique au 1/25000 de l'IGN .



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

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

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

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

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



Impact des Infrastructures

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

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

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

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

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



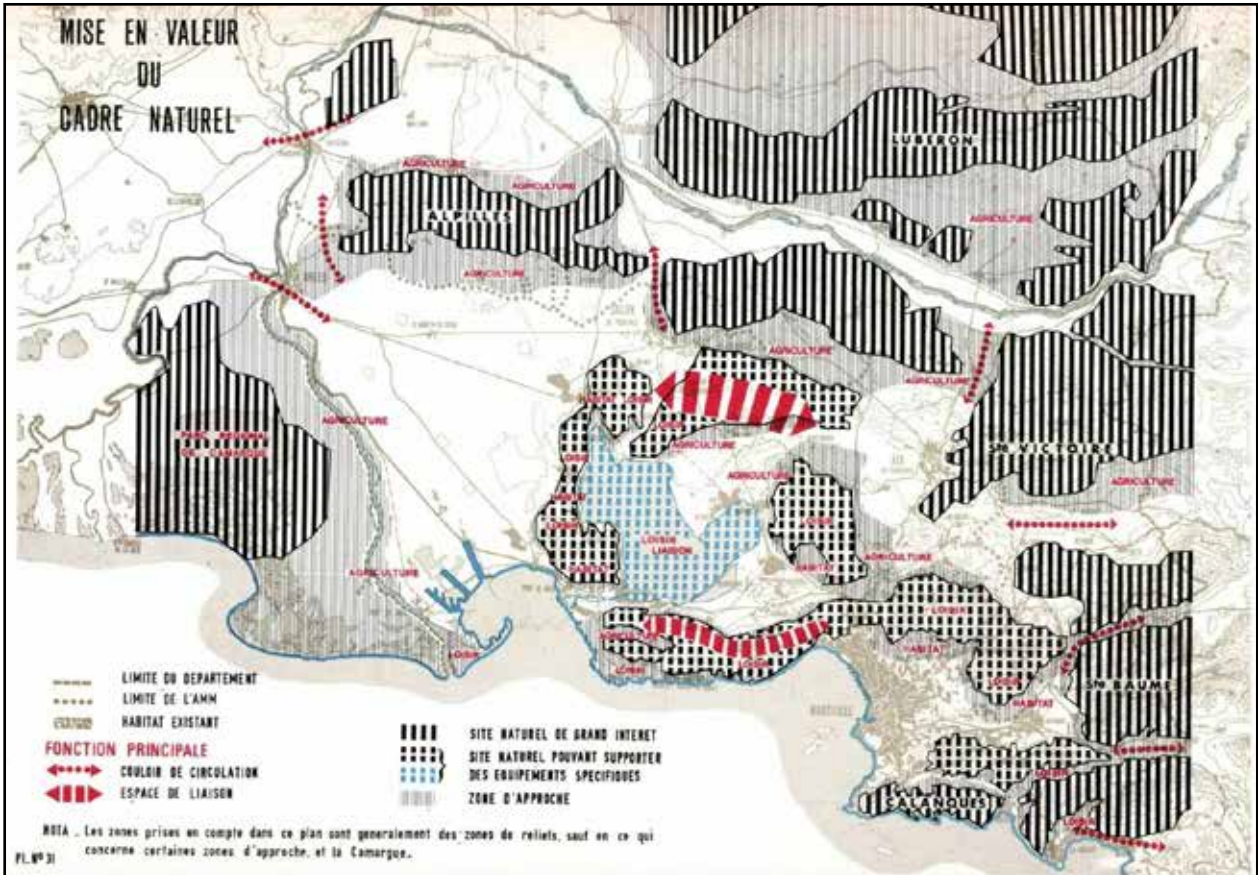
Hors du GR : vitalité de l'espace agricole

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



Les programmes de la périurbanisation

Puis nous avons retrouvé l'espace forestier où nous avons rencontré des promeneurs : on sent que cette forêt est utilisée pour le loisir. Le GR était censé la traverser, mais nous avons buté sur un bâtiment récent : The camp, une pépinière de start-ups (architecte Corinne Vezzoni).



Pour Jean Bonnier, malheureusement et contrairement à la planification de l'OREAM, le plateau de l'Arbois n'a pas été institué comme un espace destiné à une zone de loisirs périurbains. C'est donc aujourd'hui un espace libre et les promoteurs malins, proposent des architectures en bois et se proclament ainsi écolos, d'autant plus qu'ils ont le laboratoire de l'IMBE dans les anciens bâtiments du sanatorium.



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

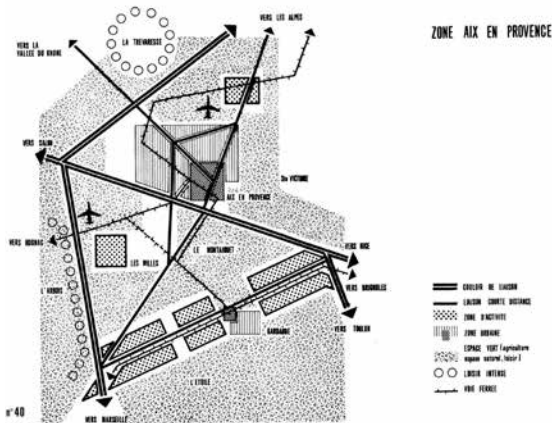
Se trouvent ensemble la zone d'activités de la Duranne et celle du plateau de l'Arbois quand on redescend. Avec des laboratoires et ce type de programme, des hôtels, toute une série d'équipements, de surfaces de parking interminables parce qu'il est impossible de desservir ces zones par les transports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

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



Une mosaïque spatiale

Au delà de la voie ferrée, les espaces agricoles sont enserrés par les infrastructures et l'urbanisation, en l'occurrence une route départementale très passante, et des zones construites, par ailleurs relativement anciennes. Des systèmes de clôture redécoupent l'espace, des alignements sont coupés par des routes. Il n'y a plus ces connexions entre les espaces ouverts et les architectures, connexions qui permettaient aussi de desservir ces dernières. Nous sommes face à une mosaïque. L'espace agricole ne structure pas les zones d'activité ni l'urbanisation l'habitat.



Nous avons réussi à trouver une route qui longe la voie ferrée, nettement plus calme. On se trouve là en bordure d'une zone d'activité¹.

Une autoroute était prévue dans le sens nord-sud et nous avons remarqué que c'était plutôt cette route départementale qui paraît avoir été renforcée². Il y a également un aérodrome qui offre des vues sur le grand paysage. Cela rompt le sentiment d'être enfermés au milieu des clôtures.

1 Jean Bonnier souligne qu'il s'agit de la voie ferrée départementale évoquée par Jean Écochard ce matin : la voie ferrée qui va d'Aix à Rognac, et d'ailleurs jusqu'à Fos. C'est par là que passe le charbon de la centrale thermique de Gardanne et la bauxite de l'usine d'aluminium de Gardanne. Plusieurs trains de marchandises y passent chaque jour. Elle pourrait très bien être utilisée pour un réseau de transports en commun régional.

Au départ, la bauxite arrive à Fos, en provenance de la Guinée, je crois. Les trains de charbon arrivent de Pologne. Si on raccordait cette ligne de chemin de fer à l'ancienne ligne qui va de Gardanne à Aubagne, on pourrait très bien faire une sorte de voie ferrée de ceinture de l'ensemble de la métropole qui irait de Marseille à Fos. On pourrait rejoindre la ligne SNCF classique ou la ligne de la Côte bleue. On aurait là un réseau express régional fantastique, mais je crois que les agents de la SNCF n'aiment pas les trains !

2 Jean Bonnier signale que c'est la route d'Apt, qui n'a jamais été élargie. Le CD 9, quant à lui, est maintenant en 2 x 2 voies depuis Aix jusqu'à Vitrolles.

Concernant cette autoroute qui n'a jamais été tracée, René Borruey indique qu'un plan sommaire d'urbanisme l'a mentionnée. Elle s'adaptait au terrain et n'était pas aussi droite que cela sur la commune de Cabriès. Elle coupait un terrain de manière assez favorable et elle a servi dans les années 1970 à urbaniser un lotissement Kaufman & Broad sur une zone agricole. C'est typiquement un impact du schéma d'aménagement sur une commune qui pense que cela va se faire parce que c'est la modernisation. Cette autoroute qui n'a jamais été tracée a tout de même été dessinée comme réserve dans un plan de sauvegarde d'urbanisme et un premier POS qui a été refusé par la commune de toute façon.



La bourgade des Milles

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

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

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



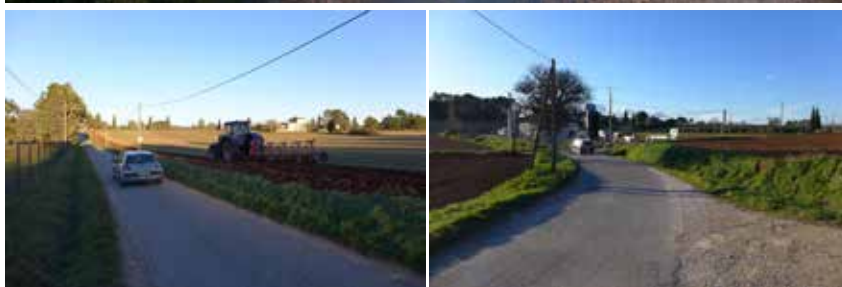
Un espace agricole préservé

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

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

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

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



L'arrivée à Aix-en-Provence

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

