

FOS-SUR-MER, QUEL FUTUR DÉSIRABLE DANS UNE ZONE INDUSTRIELLE FACE AUX RISQUES TECHNOLOGIQUES, SANITAIRES ET CLIMATIQUES ?

restauration écologique, mobilités, infrastructure, santé, risque climatique

À l'est du Parc naturel régional de Camargue, au sud des marais du Vigueirat et de la plaine de Crau, sur le littoral de la mer Méditerranée, se trouve Fos-sur-Mer. 10 000 hectares, dont 3000 de zones naturelles, composent le port industriel inauguré en 1968. Du côté de Port-Saint-Louis, on retrouve les terminaux de conteneurs et deux parcs éoliens. Du côté de Fos-sur-mer, ce sont les industries pétrochimiques et de siderurgies qui se sont installées avec deux raffineries et deux terminaux méthaniers. Des usines telles qu'ArcelorMittal, Airliquide, Primagaz prennent place sur ce site. Troisième zone industrialo-portuaire de France, Fos-sur-Mer est un des principaux bassins d'activités avec environ 10 000 emplois. Sa création a profondément transformé le territoire, d'un point de vue économique, paysager, écologique, des mobilités. Anciennement, les manadiers et les marais salants prenaient place sur ces terres. Pointe est de la Camargue, le port a remplacé ces activités traditionnelles.

Des vestiges demeurent. Dans la vieille ville, des croix de Camargue ornent ça et là les bâtiments. Là où le port ne s'est pas construit, les anciens salins ont été changés en zone naturelle, comme aux salins du Relais ou à l'étang de l'Estomac. Malgré tout, l'industrie a créé une barrière dans le territoire, brisant l'horizontalité camarguaise, obstruant les déplacements. Fos-sur-Mer s'observe, mais ne se pratique pas. Au mieux on la traverse. Tout est trop haut : les raffineries, les grands hangars de stocks, les cheminées, les lignes haute tension. Tout est trop vaste : 1650 hectares composent le terrain d'ArcelorMittal, dont 650 sont occupés par l'activité industrielle. Tout est trop rapide. La nationale, seul moyen de traverser la zone industrielle, file à 110 km/h. Alors on regarde de loin, sur les plages de Fos-sur-Mer et de Port-de-Bouc, sur les jetées de Port-Saint-Louis, les énormes porte-conteneurs et les pétroliers en file indienne. Fos-sur-Mer est un monstre qui fait vivre, mais c'est aussi un monstre qui tue.

En effet, l'industrie est aussi la cause d'importants problèmes de santé dans la région. Une plainte a été déposée contre ArcelorMittal en novembre 2018, mettant en cause l'entreprise concernant ses rejets toxiques, estimés au-dessus des seuils légaux. Ce 19 mars 2025, ArcelorMittal était mis en examen pour la falsification des relevés de ses rejets. En septembre 2025 encore, une étude de l'association Respire mettait en évidence une pollution élevée aux particules fines à la sortie des usines. La conséquence de cette pollution est frappante : la population de Fos-sur-Mer est deux fois plus atteinte par les cancers et les diabètes, et deux tiers de la population sont affectés par au moins une maladie chronique.

Même au-delà d'ArcelorMittal, Fos-sur-Mer est un territoire à risques. Géoservices ne recense pas moins de 4 risques industriels : pollution des sols, installations industrielles classées, canalisation de transport de matières dangereuses et rupture de barrages. À ces risques industriels s'ajoutent les risques naturels : inondations, remontées de nappes, glissement de terrain, feux de forêts... Amplifiés par le dérèglement climatique.

On peut par ailleurs craindre que ses risques se combinent : des sols pollués, polluant à leur tour l'eau lors des remontées de nappes. Ces mêmes remontées de nappes qui se superposent avec les réseaux de gaz et d'hydrocarbures. Ces logiques d'imbrications des risques semblent être un point de tension entre les différents acteurs puisqu'en 2024, l'autorité environnementale s'exprimait de manière assez critique sur les études préalables à un projet d'extension du port, notant notamment la nécessité « d'approfondir les études et les arguments relatifs aux risques d'inondation ».

Face à ces constats, un nouveau rapport au territoire doit être pensé, afin d'offrir un cadre de vie désirable à ses habitants, et de recréer un attachement à ce paysage singulier. Ce nouveau rapport passe par une adaptation aux risques naturels, et une transformation des industries et de leurs gestions. Cette transformation nécessaire est également l'occasion d'une réflexion sur l'échelle humaine et sur la porosité au sein d'une zone industrielle qui comprime et empêche le marcheur.

Des références théoriques, comme la notion d'artefacts naturels développée par Marion Waller, qu'elle définit comme « une entité intentionnellement créée par l'homme, pouvant s'apparenter à des processus naturels et possédant un potentiel d'autonomie », donnent des pistes de réflexion. Cette notion qui lui permet de dépasser l'opposition nature/intervention humaine, pourrait constituer une posture de principe pour penser les interventions.

La résolution de ces enjeux passerait par un parcours allant des quartiers de Port-saint-Louis à ceux de Port-de-Bouc, reliant ainsi l'ensemble des villes du Golfe. L'objectif est de permettre aux habitants de se réapproprier un territoire dont on les a dépossédé, en mettant en récit l'ambiguïté d'un paysage industriel spectaculaire, et de zones naturelles à préserver. L'aménagement de ce parcours devient aussi l'occasion de questionner les différents risques, à travers un travail de restauration, de protection, de mise à distance... En fonction des situations et des enjeux. Dans ce parcours, la question du temps long et du devenir des industries apparaît comme un point central. Face au risque de montée des eaux, face à leur impact sur la santé des populations, sont-elles amenées à se maintenir, à changer leur modèle, à devenir des ruines ?

Ainsi, loin du vacarme et de la vitesse de la N568 et de la D286, ce nouveau cheminement, auquel viennent s'agréger différents points d'étapes, prend le temps de la pause et de l'observation. Certains points d'étapes existent déjà et nécessitent une mise en lien dans un tissu plus large (étang de l'Estomac), d'autres bénéficient d'une bonne gestion et attendent d'être rendu plus accessible (étangs du Relais), d'autres encore, en cours de transformation, représentent de réelles opportunités (Hangar de la vieille montagne à Port-de-Bouc), d'autres enfin n'existent pas encore et sont à inventer. L'industrie semble ne pas s'être intégrée dans la culture locale, rasant une grande part des activités liées aux coutumes camarguaises, changeant le rapport à la nature. Il est temps de recréer un nouvel imaginaire, intégrant l'esthétique industrielle du port, renouant partout avec des logiques de gestion respectueuses de l'environnement et de la santé.

Pour avancer dans ce TFE, une série d'entretiens avec les associations mais aussi les organismes d'État compétents sera nécessaire afin de poser un diagnostic précis des différents risques. La rencontre des gestionnaires comme les PNR ou la Tour du Valat, organisant les espaces naturels alentour, permettra aussi de comprendre les milieux environnants et pourrait servir d'exemple de gestion. Ce travail d'entretien et de prise d'informations sera complété par des retours sur sites. Dans la mesure du possible, j'espère pouvoir accéder à des espaces privés des industries, pour constater leur gestion des espaces non bâtis, et échanger avec elles sur la façon dont elles conçoivent leurs évolutions. Enfin un échange avec les CAUE et la communauté de communes de Fos-sur-Mer pour évoquer des questions de spatialisation, de déplacements, de planification... Pourrait m'aider à trouver mon rôle dans un territoire où le paysagiste ne semble aujourd'hui pas avoir sa place.

En parallèle de ces prises de contact, je prévois de commencer à produire des cartes d'analyse à l'échelle du golfe de Fos, afin de mettre en lien les risques technologiques, naturels, et le mode de vie et de déplacements des habitants. Je compte également constituer d'un atlas photographique d'après mes visites de site. L'ensemble de ces travaux devrait me permettre d'identifier un parcours, de préciser les enjeux et d'atterrir sur des questions architecturales.