

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

# Des oppida à la métropolisation "Le pas romain est devenu notre pas quotidien" L'exemple du delta rhodanien

**Dominique MUSSLIN**  
*Architecte DPLG et Urbaniste DPQU*  
*Directeur de l'Agence d'urbanisme de l'aire avignonnaise*

*Texte support et diapositives préparés par l'auteur pour l'exposé-débat qu'il a animé  
le 13 juin 2006 à Nice à la Faculté de Droit et de Sciences économiques  
de l'Université de Nice – Sophia Antipolis  
dans le cadre des Conférences du GIR Maralpin*

Dans le prolongement de la réflexion sur la métropolisation qui s'est instaurée avec le débat public sur la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV-PACA) et dans le cadre du débat public sur "*la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien*" (VRAL) devant s'achever le 25 juillet, Monsieur Dominique MUSSLIN, *Directeur de l'Agence d'urbanisme de l'aire avignonnaise*, antérieurement *directeur de l'agence d'urbanisme et de développement de la région nîmoise*, a bien voulu accepter d'animer un débat sur le thème :

***"Les nouveaux territoires de la métropolisation"***

en traitant de l'exemple de l'*Arc Rhône-Méditerranée* et en évoquant la concertation instaurée entre les Agences d'urbanisme des Régions PACA et Languedoc-Roussillon, ainsi que la récente mise en place par les Directions de l'équipement de ces deux Régions d'un *Observatoire des territoires et de la métropolisation des territoires méditerranéens*

13 juin 2006

**Dominique Musslin**

---

**Des oppida à la métropolisation**  
**"Le pas roman est devenu notre pas quotidien"**  
**L'exemple du delta rhodanien**

Conférence-débat du GIR Maralpin animée par l'auteur  
à la Faculté de Droit et Sciences économiques de l'Université de Nice-Sophia Antipolis  
Nice, le 13 juin 2006

**L'Auteur**

*Originaire de l'Est de la France, Dominique MUSSLIN est né en 1955. Il est architecte DPLG diplômé des écoles de Lille et Strasbourg et urbaniste OPQU. Directeur de la nouvelle agence d'urbanisme de l'aire avignonnaise, il était depuis 1999, directeur de celle de la région nîmoise.*

*Avant de faire partie du réseau des agences d'urbanisme, il a mené une partie de sa carrière dans le domaine de la politique de la ville, à Roubaix en particulier, et dans la gestion de projets de renouvellement urbain dans le cadre de grandes collectivités, à Nancy et Mulhouse entre autre.*

*Vice président de l'association régionale des urbanistes de PACA-SFU, et membre de la commission d'instruction de l'Office de qualification des urbanistes, il est à l'initiative de la création du réseau des agences d'urbanisme de la région PACA. Il fait par ailleurs partie du comité technique de l'observatoire de la métropolisation de l'espace méditerranéen, à la création duquel il a largement contribué.*

---

Le document présenté ci-après est constitué du texte support de l'exposé, lequel est suivi des vingt-huit diapositives l'illustrant. On trouvera dans le texte (chiffres en rouge) les renvois aux images correspondantes

Pour l'accès aux images, *cliquer ici* → [ConfMusslin606Images](#)

## Dominique Musslin

### Des oppida à la métropolisation : « Le pas romain est devenu notre pas quotidien » L'exemple du delta rhodanien (1)

*Les chiffres entre parenthèses renvoient aux illustrations*  
*Pour l'accès aux images, cliquer ici → [ConfMusslin606Images](#)*

#### QUI SUIS-JE ?

Je m'appelle Dominique MUSSLIN.

Je suis architecte de formation et urbaniste de métier. Mon propos de ce soir n'est pas celui d'un chercheur, c'est celui d'un praticien, responsable **d'agence d'urbanisme (2)** dans le sud-est depuis 1999, d'abord à Nîmes, puis désormais en Avignon depuis 2004. Je me suis intéressé, depuis que l'association VTM<sup>1</sup> a disparu, à faciliter la mise en place de *l'observatoire de la métropolisation*, dont je me suis nourri au cours de mon exposé.

Je suis par ailleurs vice président de l'association régionale des urbanistes de PACA et membre de la commission d'instruction de l'office de qualification des urbanistes.

#### EN GUISE DE PRÉAMBULE

Jean VIARD, le sociologue bien connu, citait dans une conférence consacrée à la prospective un grand patron d'entreprise public, l'actuel directeur de la poste, Jean Paul BAILLY, qui a réfléchi au sujet de la prospective :

« Si l'on arrivait à voir la société d'aujourd'hui avec l'œil d'aujourd'hui, et non celui d'hier, on aurait fait une grande partie du chemin. »

Cette remarque semble relever de l'évidence. Et pourtant, est ce bien le cas ? J'ai, quant à moi, la conviction que nous continuons à chausser nos lunettes des années 60.

Je me penche depuis quelques jours sur la biographie de Philippe LAMOUR, qui a été à l'origine de plusieurs des grands projets d'aménagement du Languedoc, en particulier celui de l'irrigation du plateau des Costières (3). Ce qu'on sait moins de lui, c'est qu'il a présidé, dès sa création dans les années 60 et durant plusieurs années, la commission nationale d'aménagement du territoire, qui a conçu la DATAR et lui a servi de référent durant ses années glorieuses. Les textes rédigés par Philippe LAMOUR il y a cinquante ans, même s'ils sont marqués par un productivisme qui date quelque peu, nous « parle » encore aujourd'hui.

---

<sup>1</sup> Association Villes et Territoires Méditerranéens

Leurs propositions pourraient intégrer sans difficulté des documents d'orientation rédigés aujourd'hui.

Un thème concerne le sujet que je développe ce soir : C'est à ce moment là, pour répondre au fameux livre « Paris et le désert français » de Gravier, que la commission présidé par Philippe LAMOUR propose de favoriser des métropoles d'équilibre. Parmi celles-ci, vous savez tous que figuraient, entre autre, la métropole lilloise, les trois agglomérations lorraines, Strasbourg, Lyon. La plupart sont devenues des communautés urbaines. Mais il y avait aussi une autre métropole d'équilibre dans le sud-est. Ce qui est intéressant, c'est le nom que lui donnent les documents d'époque (4) : ni Marseille, ni Aix-Marseille, mais ..... « Aix-Marseille-**delta rhodanien** ». Philippe LAMOUR qui s'était implanté au début de la guerre en Languedoc avait certainement une vision anticipatrice de l'évolution de ce territoire. N'empêche, par la suite, les textes n'ont plus parlé que de Marseille ou d'Aix Marseille. Même si des politiques nationales importantes comme la création du port de Fos, la création du parc de la Camargue, ont porté sur le delta rhodanien. Voilà pour camper mon propos.

## INTRODUCTION

Comme vous le savez, les « régions urbaines » constituées autour de l'industrie, comme la Ruhr, le Pas de Calais ou la Moselle ne se sont pas constituées autour de noyaux urbains, mais autour des lieux d'extraction des minerais de houille ou de fer. La ville, au sens de la ville classique européenne n'y a pas disparu, puisqu'elle n'y a jamais existé. Y parler de métropolisation va en quelque sorte de soi. Le sud-est de la France n'a pas la même histoire urbaine car l'industrie y a joué un faible rôle. Et la romanité par contre un rôle structurant.

### Des oppida à la métropolisation

... *Pourrait-on dire*

Après la guerre, chaque ville du delta rhodanien vivait en quasi autarcie par rapport à ses voisines. Au mieux, un lien était établi avec la capitale grâce au réseau ferré. Le contexte des trente dernières années, perçu par des acteurs éclairés comme Philippe LAMOUR, a bouleversé la donne et crée un tissu métropolitain. Seulement, nous continuons à le regarder avec nos lunettes d'hier, celles des aires urbaines, des unités urbaines autour de notre réseau de villes romaines (5)

« *Le pas romain est devenu notre pas quotidien* »

Mon exposé de ce soir n'a qu'un objectif : vous faire percevoir le changement d'optique. Ne plus regarder notre territoire du delta rhodanien avec des « lunettes » de romain, mais des lunettes d'aujourd'hui et changer en quelque sorte d'unité de mesure.

## L'AIRE AVIGNONNAISE ET LE DELTA RHODANIEN

Je vais présenter le territoire de façon très sommaire en faisant ressortir quelques éléments saillants.

### L'aire avignonnaise d'abord

Un bassin de vie d'environ 200 communes (6) à cheval sur 2 régions et 3 départements. L'aire urbaine englobe environ 300 000 habitants, et le bassin de vie 600 000.

Son apparent morcellement n'est qu'administratif. Sans rentrer dans le détail, la région avignonnaise s'organise autour d'une armature urbaine ancienne (7).

Elle fait partie par ailleurs du réseau des villes de l'époque romaine, légèrement modifié depuis, mais de façon assez marginale (8).

Comme dans de nombreuses villes, la tache urbaine, ou l'étalement urbain a « fonctionné » depuis la fin de la guerre (9 à 11).

Pour autant, nous ne nous sommes pas arrêtés à ce raisonnement très basique et un peu simpliste et nous avons essayé de saisir les dynamiques de cette évolution. Que constatons-nous ? Que dès lors qu'on parle de sites urbains et de réseaux de communication, il y a interrelation entre les deux.

Illustration en 4 temps. (12) : avant les romains, Avignon a une situation intéressante, sans être exceptionnelle. A la confluence de deux fleuves, on trouve des gués pour traverser. Les romains (13) permettent à Avignon de se trouver sur la voie Agrippa, sans devenir pour autant un lieu stratégique, comme Arles par exemple. Au 19ème, (14) les choses changent avec l'arrivée de la ligne ferroviaire Paris Lyon Méditerranée. La région entre dans l'ère de la mobilité des marchandises et des personnes. Mobilité qui va dynamiser l'agriculture locale qui fournira les marchés parisiens. Nous restons là dans le registre des villes centre. Une rupture s'instaure avec l'arrivée du réseau autoroutier (15).

### **Le delta rhodanien ensuite**

A première vue, le rôle du réseau autoroutier est de faire du couloir rhodanien un lieu de transit. Mais à y regarder de plus près (16), il facilite aussi la réorganisation du territoire local (17), et ce, autour des accès autoroutiers. Et il « branche » le territoire avignonnais sur d'autres territoires (18). Le delta n'est plus seulement un élément naturel ; il se métropolise, comme en témoignent les déplacements domicile-travail qui ne se limitent plus à la seule aire avignonnaise (19).

Le lien est étroit entre la constitution d'un réseau qui avait une vocation nationale, voire internationale, et une métropolisation de proche en proche (20). Même s'il n'y a pas de continuité urbaine (21).

**Le réseau de villes romaines est devenu un réseau métropolitain.**

## **UN TERRITOIRE METROPOLISÉ - POUR L'INSTANT SANS GOUVERNANCE**

Pour autant, Philippe LAMOUR n'a pas été entendu lorsque, dans les années 60, il parlait de la métropole d'équilibre Aix Marseille Delta Rhodanien.

Le territoire est en voie de métropolisation, ce qui constitue un atout économique considérable.

Mais aucun processus de gouvernance urbaine n'est en place.

A titre d'exemple, quelques illustrations du morcellement administratif :

- l'émiettement de l'intercommunalité autour d'Avignon (22).
- le morcellement des SCOT, censés organiser le territoire à la bonne échelle (23).

Et pourtant un secteur globalement attractif sur le plan démographique (24 et 25) et de la création d'entreprises (26), et évidemment sous pression foncière (27).

Quatre clés de lecture pourraient être proposées pour construire une gouvernance pour ce territoire :

- 1. La mobilité accrue des personnes ne doit pas être combattue *a priori*. C'est à la fois une nécessité économique, dans des secteurs où le marché de l'emploi est trop restreint, et une liberté.
- 2. Ne pas chercher à fabriquer à tout prix une instance administrative correspondante au changement d'échelle. Deux bonnes raisons :
  - le phénomène n'est pas stabilisé, et gagnera probablement Montpellier et Sète (28), car c'est en Languedoc que les taux de créations d'emploi et de solde migratoire sont les plus élevés.
  - Une meilleure gouvernance passe sûrement d'abord par plus de coopération et de démarches transversales.
- 3. Le morcellement extrême des instances de promotion économique est un handicap majeur. Certes on attire des entreprises, dont de nombreuses dans le domaine de ce que Laurent Davezies nomme "le sous-secteur domestique", consacrés à satisfaire la population locale en biens et services. Ce secteur représente 85% des emplois dans un département comme l'Hérault où l'inventaire a été fait. Par contre, on fait peu de cas de ce que le même auteur appelle "le sous secteur productif basique", qui produit des biens destinées à être consommés en dehors du territoire où ils sont réalisés.
- 4. Je parlais du pas romain au début de mon exposé ; à l'évidence la question de la mobilité, comme c'est le cas dans l'actuel débat public sur les déplacements en vallée du Rhône et couloir languedocien doit prendre en compte la dimension métropolisée des réseaux autoroutiers, ferroviaires, fluviaux, et pas seulement la vocation de transit. Quelques clés de lecture :
  - il faut apprendre à distinguer dans les flux autoroutiers ceux générés par la périurbanisation et la métropolisation,
  - les PDU d'agglomération ne correspondent plus à la nouvelle réalité ; il faut envisager une coordination des transports des personnes à l'échelle du bassin de vie et de l'espace métropolisé,
  - les entreprises doivent se voir proposer des zones d'activités branchées à la fois sur le réseau autoroutier et le réseau ferré.

## CONCLUSION

Le débat public dit VRAL<sup>2</sup> a été l'occasion de relancer les propositions de la DATAR du début des années 60. Relancer ce thème de l'aménagement du territoire, celui des métropoles d'équilibre ne peut plus se faire dans les mêmes termes qu'à l'époque, évidemment. Entre autres, parce que la question de la mobilité se pose désormais dans d'autres termes.

Par contre, là où l'exemple du delta rhodanien est pertinent, c'est qu'il montre la limite des politiques d'aménagement initiées par les lois de 1999 et 2000. Les agglomérations peuvent

---

<sup>2</sup> Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien se déroulant du 27 mars au 26 juillet 2006

être des phénomènes isolés. Il s'agit alors de dispositifs à vocation transversale et donc aptes à générer des solutions adaptées au territoire.

Mais elles sont souvent insérées, comme c'est le cas dans le delta, dans un réseau urbain en voie de métropolisation. Dans ce cas, les PDU, SCOT et structures intercommunales montrent les limites de leur efficacité. Pour autant, les dispositifs administratifs de rang supérieur plus spécialisés n'ont pas la même « accroche » transversale au territoire. Il faut donc s'atteler à imaginer de nouveaux modes de gouvernances métropolitains, à la fois transversaux et pertinents.

Pourquoi par un « GIRMAR » pour le delta rhodanien ?

---

*Les chiffres entre parenthèses renvoient aux illustrations*  
*Pour l'accès aux images, cliquer ici → [ConfMusslin606Images](#)*

---