



**Mardi 31 juillet 2007**

---

Interventions conjointes de **Dominique Musslin**, *Directeur de l'Agence d'urbanisme de l'Aire avignonnaise*, et de **Jacques Molinari**, *Secrétaire scientifique du GIR Maralpin*, sur le thème

*Les patrimoines environnementaux et culturels de l'Arc méditerranéen  
aux périls d'un développement incontrôlé  
Les cadres géopolitiques et institutionnels de la problématique*

---

***Regard(s) sur  
un espace méditerranéen  
en «voies» de mutation***

---

**Dominique MUSSLIN**  
Architecte DPLG  
Urbaniste OPQU  
**Directeur de l'Agence d'Urbanisme  
de l'Aire Avignonnaise**

---

	<b>Agence d'Urbanisme de l'Aire Avignonnaise</b> 04 90 82 84 81 - 06 88 39 45 52 BP 40936 881 Chemin de Gigognan 84091 - AVIGNON Cedex	<b>Dominique MUSSLIN</b> Architecte DPLG Urbaniste OPQU <b>Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Avignonnaise</b>
---	--	--

## *Regard(s) sur un espace méditerranéen en «voies» de mutation*

### **1. PRÉAMBULE : RE-GARD, RE-TARD**

Je crois que la question du rapport entre tradition et modernité est centrale dans l'exercice quotidien d'un urbaniste, surtout si je vous indique que je dirige l'agence d'urbanisme de la région d'Avignon, ville et territoire on ne peut plus marqués par l'histoire et un passé de capitale de la chrétienté.

Il me semble qu'on ne peut pas ignorer ce « couple » *tradition-modernité* lorsqu'on exerce un métier qui touche à la ville, à l'urbain, au territoire. Il est central, surtout en Europe. Faut-il pour autant « défendre » le territoire » contre la modernité à la manière de Françoise CHOAY, l'historienne de l'urbanisme ? La France et son urbanisme restent très marqués par la façon dont la polémique s'est développée entre défense du territoire et de la tradition d'une part et modernisation industrielle au 19<sup>e</sup> siècle. Très tard, au cours du 19<sup>ème</sup> siècle, le développement industriel a touché une à une chaque contrée, chaque région du territoire français. Les partis politiques qui prônaient durant cette période charnière de l'histoire de France le retour à la terre, la protection du territoire contre le développement industriel trouvaient de nombreux partisans locaux, parmi les votants, propriétaires fonciers, petits agriculteurs. Est-ce bien différent aujourd'hui ?

Jean VIARD, sociologue, par ailleurs installé en Provence, citait dans une conférence récente cette phrase de Jean Paul BAILLY, l'ancien directeur de la régie des transports de la région parisienne, la RATP, qu'en tant que praticien de l'urbanisme je reprends volontiers à mon compte : « Si l'on arrivait à voir la société d'aujourd'hui avec l'œil d'aujourd'hui et non d'hier, on aurait fait une grande partie du chemin ». Comme je vais m'efforcer de vous le faire partager au cours de mon intervention, ce propos n'est pas naïvement moderniste.

Il peut nous indiquer tout autre chose : notre incapacité temporaire à nous extraire des termes du vieux débat du 19<sup>ème</sup> siècle décrit plus haut.

### **2. INTRODUCTION**

Ce propos préliminaire sera utile pour la suite de mon exposé et me servira en quelque sorte de "fil rouge".

Je dois aujourd'hui vous parler d'urbanisme et d'aménagement du territoire dans l'espace méditerranéen. Vous trouverez certainement mon propos un peu caustique, ou sévère, mais il

n'y a pas eu véritablement de politique d'urbanisme et l'aménagement dans notre espace méditerranéen depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Notre territoire a été l'objet :

- d'un boom démographique important,
- d'une consommation de terrains considérable – on dit généralement autant de terres consommées en 30 ans que depuis l'époque romaine,
- et d'une occupation de l'espace qui relève très franchement de l'improvisation.

Nous avons là sous nos yeux toutes les recettes à ne pas utiliser ailleurs.

Mais il est facile de critiquer. Il faut expliquer et proposer. Je vais donc :

- dans un premier temps, m'attacher à démontrer devant vous quelques mécanismes de cette accumulation d'erreurs.
- Dans un second temps, vous donner quelques pistes de réflexions qui permettent ou permettraient de corriger cet anti modèle d'aménagement du territoire.

### **3. ENJEUX D'HIER, LUNETTES D'AVANT-HIER**

Pourquoi l'espace méditerranéen s'est-il largement développé sans être capable d'avoir une vue globale de son aménagement ?

Pour développer ma thèse, je vais revenir à mon préambule et à la phrase de Jean Paul BAILLY: « Si l'on arrivait à voir la société d'aujourd'hui avec l'œil d'aujourd'hui et non d'hier, on aurait fait une grande partie du chemin ».

Vous savez tous que ce qui a structuré historiquement la région, c'est la civilisation romaine, qui l'a aménagé sur la base de trois priorités :

- le développement de l'agriculture
- la création de villes de garnisons
- la construction d'un gigantesque réseau de voies, permettant de relier Rome aux villes de garnisons.

Notre aménagement de l'espace reste profondément marqué par ces trois axes développés il y a 2000 ans.

Prenons un exemple qui permet de faire le lien entre urbanisation et réseau de transports. Les mines de charbon des Cévennes, à Alès, au sud-est du massif central sont pour moi un bon exemple : au 19<sup>ème</sup> siècle, l'aménagement de l'espace méditerranéen a été déclenché par les besoins de l'industrie mais s'est fait avec une vision préindustrielle, agricole.

Quelques éléments de cadrage.

Les régions économiquement développées, comme la région lyonnaise ont consolidé leur économie en se transformant, au moment de la mécanisation les anciennes manufactures puissantes et nombreuses, transformations au demeurant souvent vécues dans la douleur. Capitaux, main-d'œuvre, matières premières étaient présents sur place. Ils circulaient depuis longtemps et trouvaient preneurs dans les villes, dans leurs foires.

Rien de tel en Provence ou en Languedoc qui gardaient un caractère profondément rural, et continuaient à exploiter ce que les « civilisateurs » romains avaient planté, comme la vigne ou l'olivier. Les cultures destinées à la manufacture restaient peu nombreuses, telle celle du mûrier destiné à permettre le développement du ver à soie. Peu de capitaux, une main d'œuvre essentiellement agricole, des réseaux de « distribution », les VIA structurées par les romains, et des bourgs commerçants permettant l'écoulement des produits de la terre, souvent anciennes villes de garnisons romaines, comme Nîmes, Arles ou Narbonne.

Pour mémoire : il s'agit de villes déjà situées à une journée de marche l'une de l'autre, le fameux « pas romain ».

Revenons à notre charbon cévenol. Pas d'industrie locale très développée, pas de villes industrielles, peu de capitaux locaux, en somme de quoi rester longtemps un terroir, un territoire rural. Donc peu de besoins sur place. Ce qui en a permis l'exploitation au-delà du territoire local, sans débouché industriel, c'est la création du réseau de chemins de fer, et ce à partir du milieu du siècle. Un réseau de transport de marchandises.

Premier temps : on relie la mine au port de Beaucaire sur le Rhône et on met en place un transport combiné.

Second temps : on relie la ligne Alès-Beaucaire à la ligne de chemin de fer Paris Lyon Méditerranée en franchissant le Rhône. Notons pour mémoire qu'il s'agit d'un nouveau pont sur le Rhône, ce qui reste un phénomène exceptionnel, même aujourd'hui. **La voie ferrée permet non pas d'irriguer le territoire mais de le « vider » de sa substance.** L'investissement dans les infrastructures ne contribue pas, ou du moins de façon anecdotique à construire un nouveau territoire, à le moderniser. Il contribue à le « vider de sa substance », à le « ponctionner ».

Contrairement aux régions industrielles du Nord de la France, de Lorraine, de la Ruhr, dans lesquels les réseaux, les infrastructures créées pour les marchandises relient et confortent les villes, là il n'en est rien. Les « villes de la romanité », dans ce cas Nîmes, restent de gros bourgs ruraux. La révolution industrielle ne les gagne pas, ne les transforme que peu : un peu d'industrie textile au mieux, un petit plus pour la fonction commerciale. Une petite gare, et surtout un écrin préservé pour l'industrie touristique du 21<sup>ème</sup> siècle.

La voie ferrée véhicule d'abord et surtout le charbon. Elle permet un peu plus tard de valoriser une autre marchandise : les produits agricoles. Les vins du Languedoc, les légumes de la vallée du Rhône prennent le train pour les Halles, puis Rungis. C'est donc un nouveau développement de l'activité agricole et des villes moyennes qui organisent ce territoire que permet la voie ferrée : Cavailon avec ses melons, Carpentras avec ses fraises, etc...

Le manque de capitaux locaux, l'absence d'ingénierie et de savoir faire industriels caractérisent l'espace méditerranéen français. On n'y trouve pas de villes-mondes, comme Venise, qui régiraient des relations commerciales et capitalistiques avec d'autres régions du monde. L'arc méditerranéen français n'échappe pas jusqu'au milieu du 20<sup>ème</sup> siècle à cette logique et reste profondément rural.

**Faible densité de population, quasi-absence d'emploi industriel, espaces ruraux périurbains à perte de vue sont autant de signes, non pas d'un territoire bien aménagé mais plutôt d'un quasi désert humain.** C'est à la lumière de ces caractéristiques qu'il faut prendre le temps d'analyser le soi-disant « boom économique et démographique » qui marque la période contemporaine et remettre en perspective le soi-disant aménagement du territoire qui aurait permis de moderniser l'arc méditerranéen. C'est un peu comme si de la Saline de Claude Nicolas LEDOUX, en Franche Comté ou du familistère de Guise, en Picardie, établissements industriels et urbains très en avance sur leur temps il fallait déduire que la Franche Comté ou la Picardie, deux régions françaises profondément rurales auraient été l'objet d'une politique d'aménagement du territoire. Ce serait farfelu pour la Picardie et la Franche Comté. Je vais tenter de vous démontrer que ce l'est tout autant pour l'arc méditerranéen.

#### **4. ENJEUX D'AUJOURD'HUI, LUNETTES D'HIER**

Reprenons le propos de mon introduction :

- il n'y a pas, il n'y a pas encore de politique d'aménagement du territoire de l'espace méditerranéen français autre que localisée,
- ensuite, la seule priorité était et reste jacobine: raccourcir les distances temps entre la capitale française et ses provinces,
- enfin, parce que l'attente des acteurs locaux est diffuse, dispersée et peu construite au sujet de la mobilité.

### **Il n'y a pas encore de politique d'aménagement du territoire dans l'espace méditerranéen, disais-je.**

Les politiques d'aménagement du territoire sont pour l'instant très localisées dans l'espace méditerranéen. J'en citerai deux qui me semble représenter l'essentiel de ce qui a pu être conçu jusqu'à présent. Les deux relèvent de l'aménagement de la zone littorale.

La première, la plus ancienne, est même une des expériences pilotes de la Délégation à l'aménagement du territoire : il s'agit de celle du delta du Rhône. Imaginée dès la fin de la seconde guerre mondiale par Philippe LAMOUR, un des penseurs de l'aménagement du territoire, dans la lignée d'un Le Corbusier, elle a donné naissance dans les années 60/70 à trois projets majeurs mais localisés :

- l'aménagement touristique des marais du littoral du Languedoc, en particulier La Grande Motte.
- l'irrigation de la plaine de l'ancien lit du Rhône, qui a permis le développement de grandes propriétés destinées à l'arboriculture,
- l'aménagement de la seule grande zone industrielle majeure, l'étang de Berre.

La seconde est beaucoup plus récente : c'est le projet EUROMED qui consiste à rénover les docks et les quartiers du port de Marseille et en faire un quartier d'affaires. On pourrait parler de Sophia Antipolis près d'ici, mais je ne sais si on peut véritablement parler là d'aménagement du territoire.

*En dehors de ces deux initiatives, marquantes au demeurant, aucun projet durable et à l'échelle de l'ensemble du territoire, en dehors des infrastructures routières et ferroviaires.*

### **Venons-en aux projets d'infrastructures, en particulier au projet de TGV.**

Je suis arrivé un peu tard dans la région, en 1999, pour avoir pu participer aux phases d'études préalables du TGV Méditerranée qui a permis en 2001 de relier Avignon, Nîmes et Marseille à Paris en environ 3 heures. Mais au bout de 6 ans, je peux néanmoins formuler quelques éléments d'analyse. Les cas des villes d'Avignon et Nîmes est très intéressant. Pas plus qu'en 1850 lors de l'ouverture des premières lignes de chemin de fer, qui étaient initialement destinées au fret, au charbon, elles ne semblent économiquement dopées par cette nouvelle infrastructure. Aucune zone économique majeure n'y a encore vu le jour, les emplois dits métropolitains supérieurs y sont toujours faibles, la politique touristique n'a pas connu de pics avec l'arrivée de ce nouveau mode.

Quels phénomènes constatons-nous ? Des effets conformes aux priorités du projet :

- un transfert modal de l'avion vers le TGV et l'effondrement du trafic aérien vers la capitale,
- le renforcement du rôle de Paris comme lieu de gouvernance économique et la disparition de nombre de directions régionales d'entreprises, devenues inutiles, puisque Paris, mais aussi Lyon, sont devenues beaucoup plus proches,
- le développement de la bi-résidentialisation, soit quotidienne par rapport à Lyon, soit hebdomadaire par rapport à Londres ou Paris.

Plutôt que de renforcer et structurer un espace, le raccourcissement de l'espace temps le vassalise par rapport à des pôles plus puissants. On pourrait d'ores et déjà indiquer que l'espace économique méditerranéen a Lyon pour capitale économique.

**Troisième phénomène marquant, disais-je, l'attente des acteurs locaux est diffuse, dispersée et peu construite au sujet de la mobilité.**

La façon dont le débat public lancé l'an dernier sur l'évolution des déplacements dans la vallée du Rhône<sup>1</sup> est symptomatique sous plusieurs aspects :

- d'abord, la réflexion et les propositions en matière d'aménagement du territoire sont restées lacunaires ; si tout le monde met les deux mots « développement durable » à chaque ligne de son propos, la seule proposition reprise de façon assez systématique est la forte réticence des acteurs locaux à voir élargir l'autoroute qui traverse la vallée du Rhône. En dehors des Chambres de commerce, devrais-je préciser.

Les autres aspects résultent que nous « souffrons » de plusieurs « maux » :

- le premier est basique : nous n'avons pas étudié nos modes de déplacements au sein de l'espace méditerranéen et continuons à vivre avec quelques idées fausses. Un exemple : près de la moitié des déplacements quotidiens sur les autoroutes sont strictement intra-régionaux et moins de 20% sont transrégionaux.
- Le second est typiquement français : on ne réfléchit pas de façon méthodique et globale, mais « administrative ». Chaque administration gère un petit bout de la question, voire même chaque service au sein d'une administration. Vous trouverez probablement une dizaine de documents qui sont censés cadrer l'aménagement du territoire :
  - o Les schémas régionaux d'aménagement
  - o Les directives territoriales d'aménagement
  - o Les schémas régionaux de transports
  - o Les schémas de cohérence territoriale
  - o Les plans locaux d'urbanisme
  - o Les plans de déplacements urbains,
  - o Et j'en oublie.....

Avec une part considérable d'énergie dépensée pour en justifier l'articulation, alors que l'ensemble de ces documents ne proposent aucune stratégie d'ensemble. Au mieux des incantations où on retrouve les propos de nos petits propriétaires fonciers cévenols sur la dégradation de leur environnement proche.

Il convient, à ce stade de mon intervention, que je développe mon propos et ma métaphore de titre : *enjeux d'aujourd'hui, lunettes d'hier* et que j'en vienne à la dernière partie. Comment appréhender et construire un aménagement du territoire et avec quelles « lunettes » ?

## **5. ENJEUX DE DEMAIN, LUNETTES MÉTROPOLITAINES**

Une région qui s'est métropolisée, mais qui l'ignore

Les points clés :

- changer d'échelle de réflexion territoriale
- assumer une politique de mobilité territoriale
- promouvoir un développement économique plus équilibré

→ cf. **DIAPORAMA** pages 7 à 20 suivantes

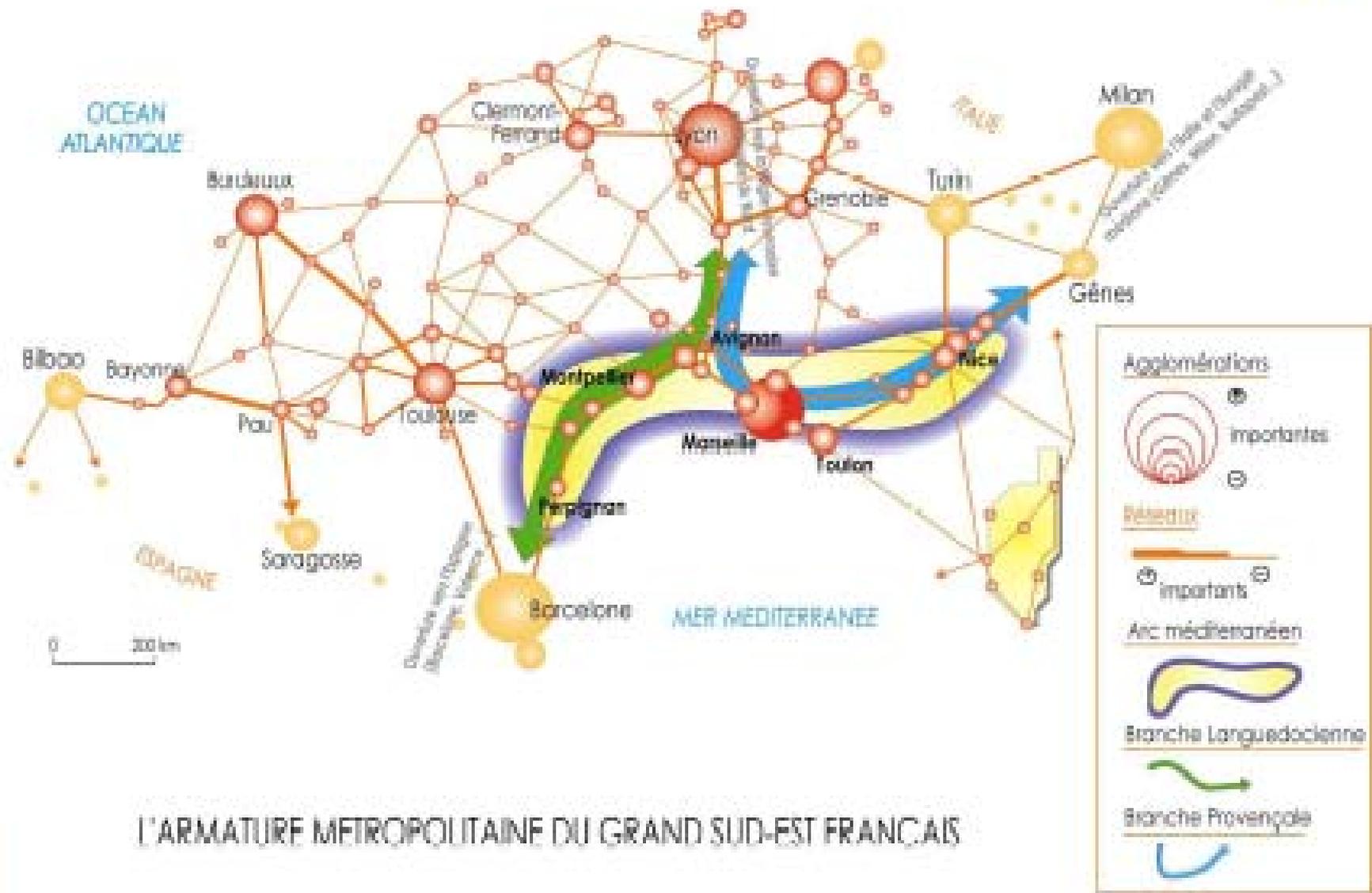
---

▪ <sup>1</sup> Débat public sur la "Politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien" (VRAL) [il s'est déroulé du 27 mars 2006 au 26 juillet 2006]

# 5. ENJEUX DE DEMAIN, LUNETTES MÉTROPOLITAINES



Une région qui s'est métropolisée mais qui l'ignore



L'ARMATURE METROPOLITAINE DU GRAND SUD-EST FRANCAIS



# 5. ENJEUX DE DEMAIN, LUNETTES MÉTROPOLITAINES



Une région qui s'est métropolisée mais qui l'ignore

Les points clés :

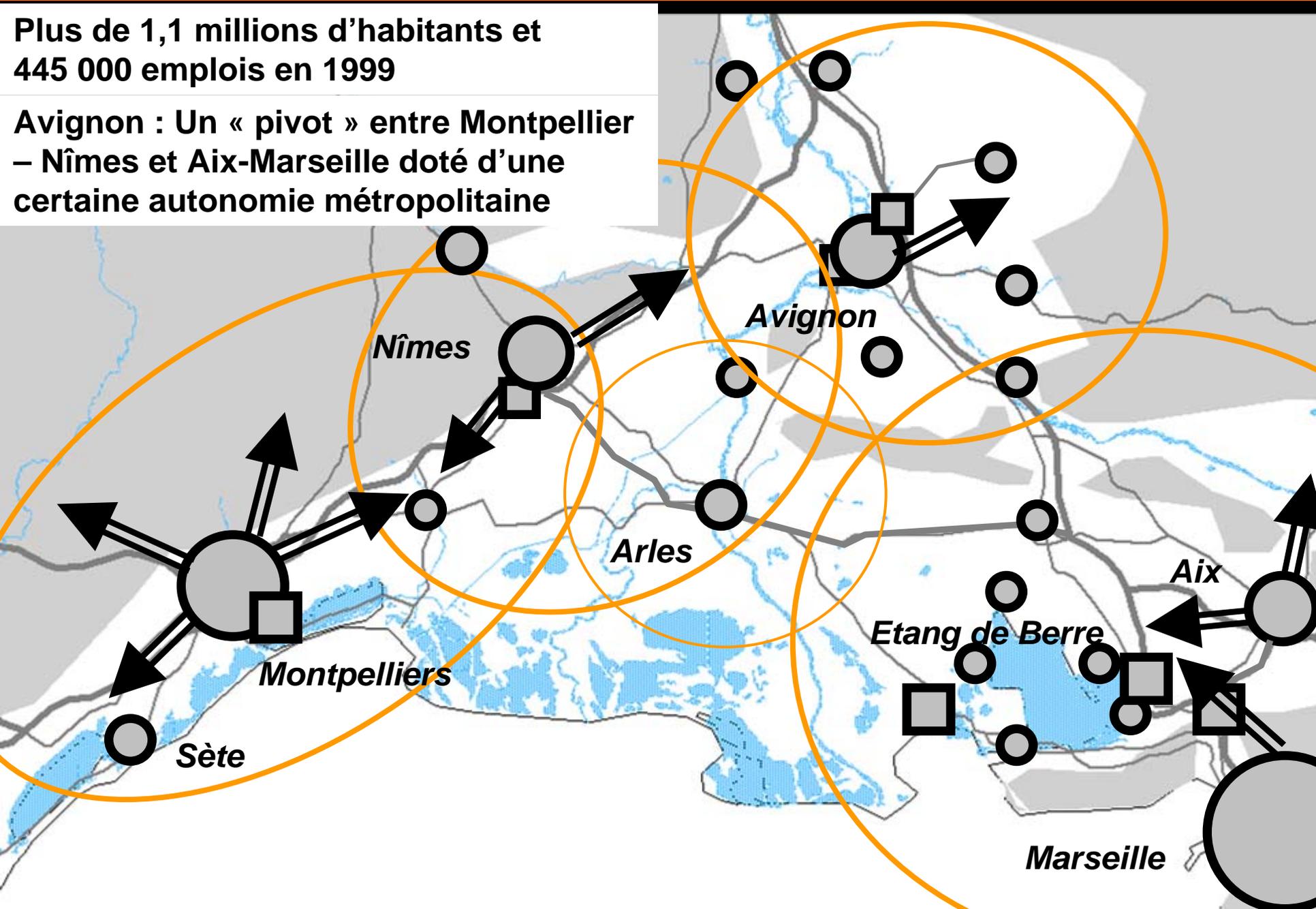
- **changer d'échelle de réflexion territoriale**



# Premier ensemble : Montpellier – Nîmes – Avignon

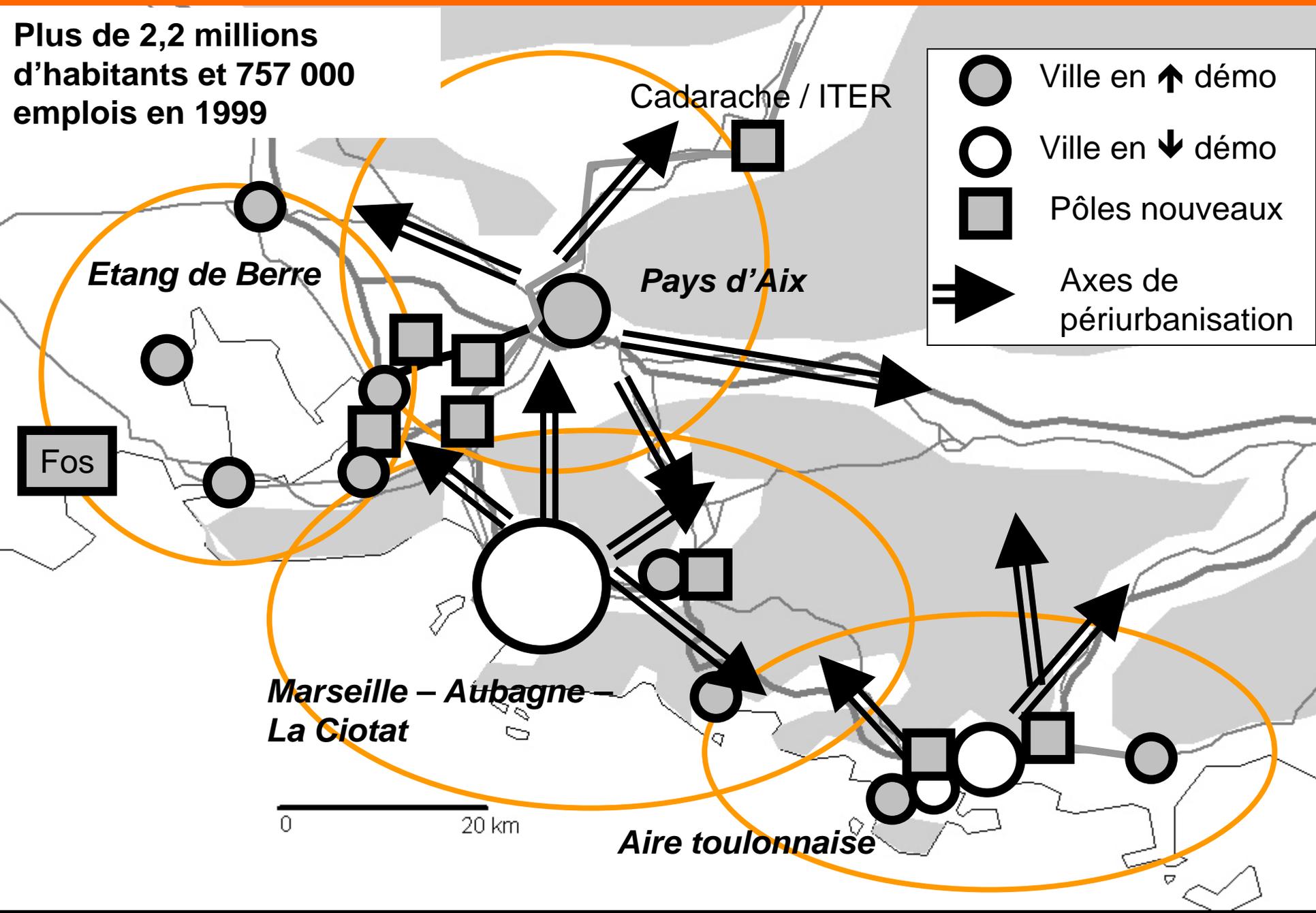
Plus de 1,1 millions d'habitants et  
445 000 emplois en 1999

Avignon : Un « pivot » entre Montpellier  
– Nîmes et Aix-Marseille doté d'une  
certaine autonomie métropolitaine



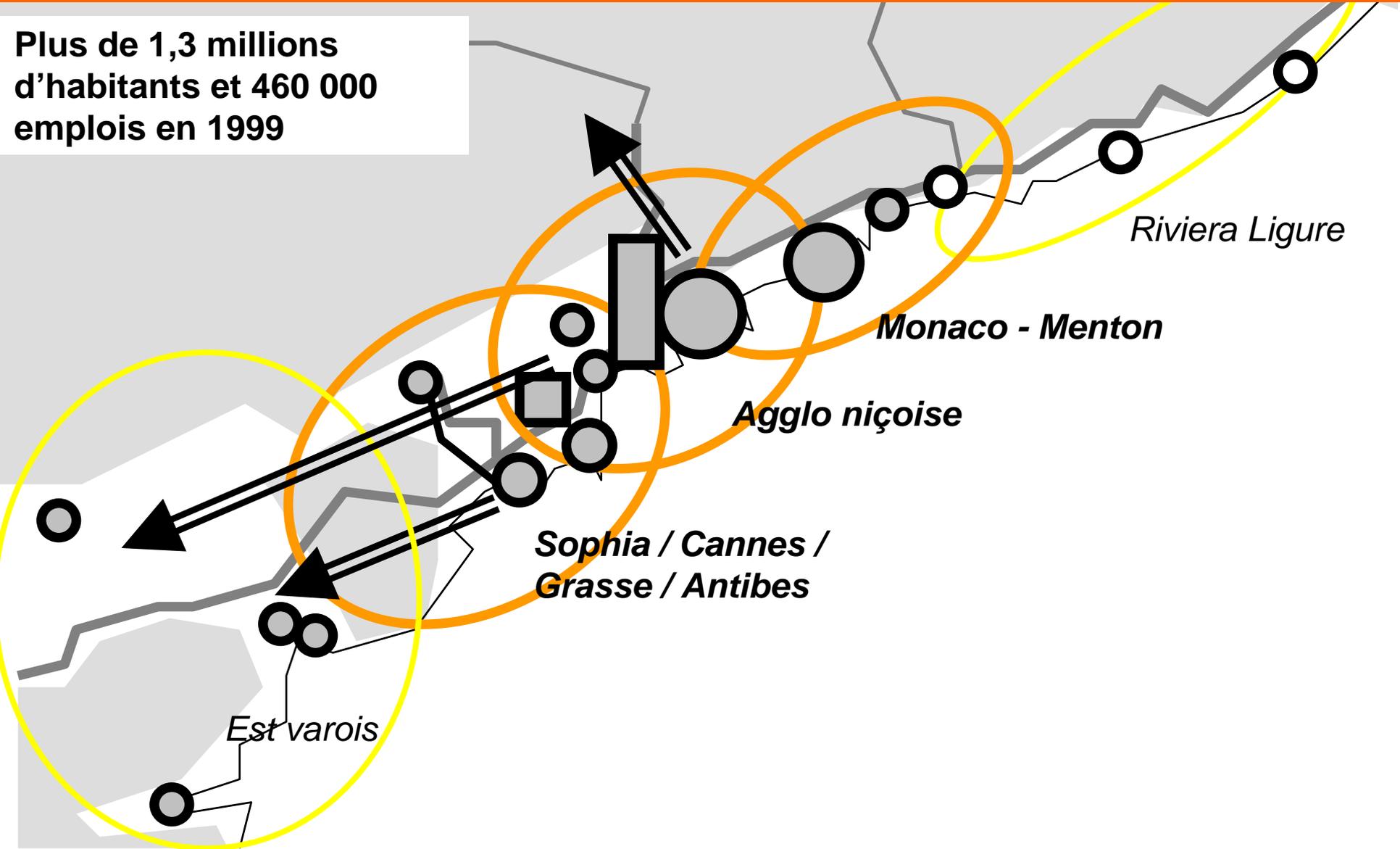
# Deuxième ensemble : Aix – Marseille Toulon

Plus de 2,2 millions  
d'habitants et 757 000  
emplois en 1999



# Troisième ensemble : la conurbation azurée et l'est varois

Plus de 1,3 millions d'habitants et 460 000 emplois en 1999



# 5. ENJEUX DE DEMAIN, LUNETTES MÉTROPOLITAINES



Une région qui s'est métropolisée mais qui l'ignore

Les points clés :

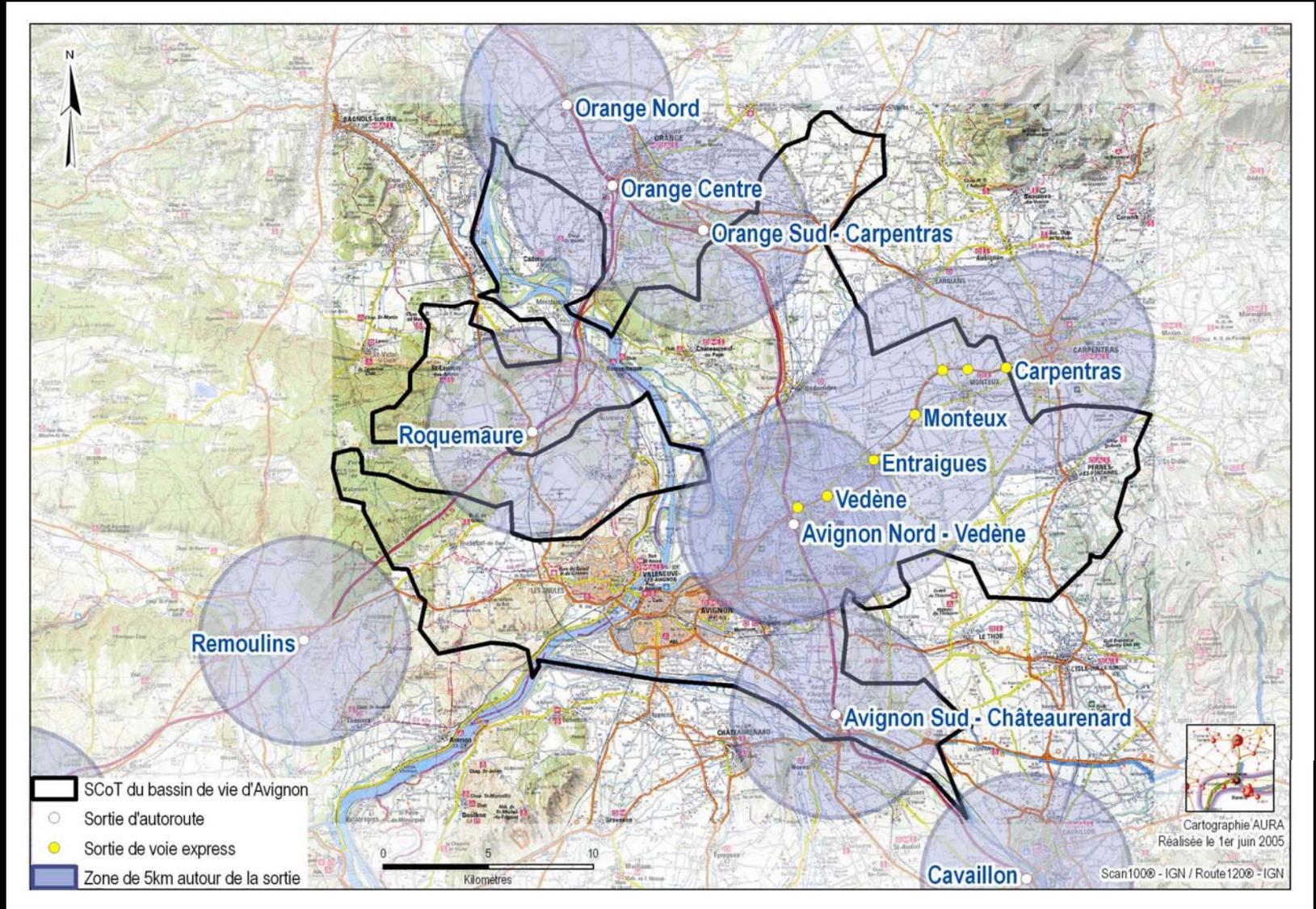
- changer d'échelle de réflexion territoriale
- **assumer une politique de mobilité territoriale**

# Trafic 2020 sur "réseau routier minimum"

Estimations JMA - 2 sens



# LES ECHANGEURS ET LE DEVELOPPEMENT



# 5. ENJEUX DE DEMAIN, LUNETTES MÉTROPOLITAINES

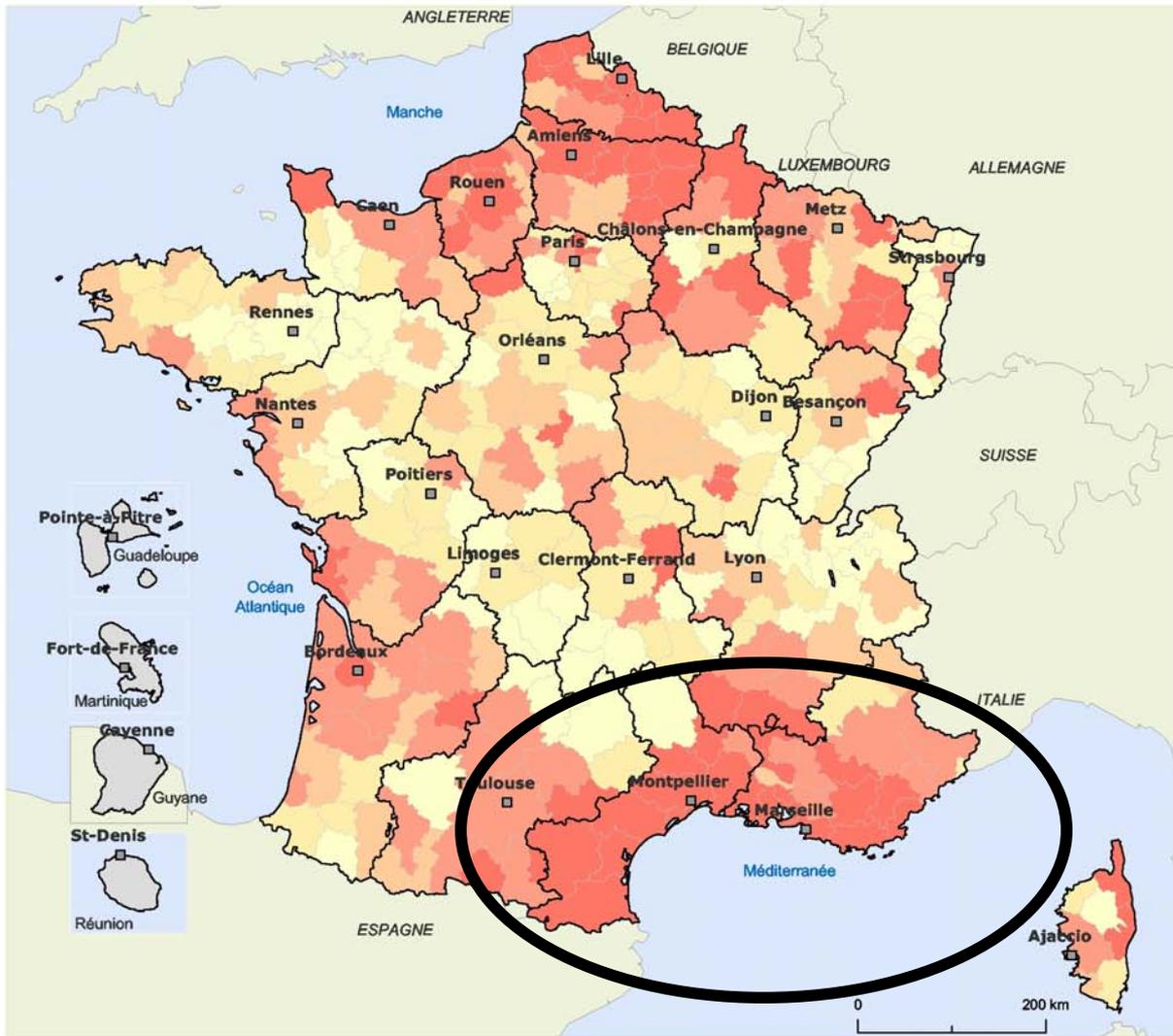


Une région qui s'est métropolisée mais qui l'ignore

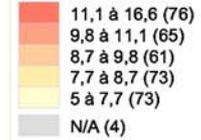
Les points clés :

- changer d'échelle de réflexion territoriale
- assumer une politique de mobilité territorial
- **promouvoir un développement économique plus équilibré**

# France par Zone d'emploi



## Taux de chômage (en %)



source : INSEE (2005 (2è trimestre)) - Chaque DOM est considéré comme une zone d'emploi à part entière.

## Situation



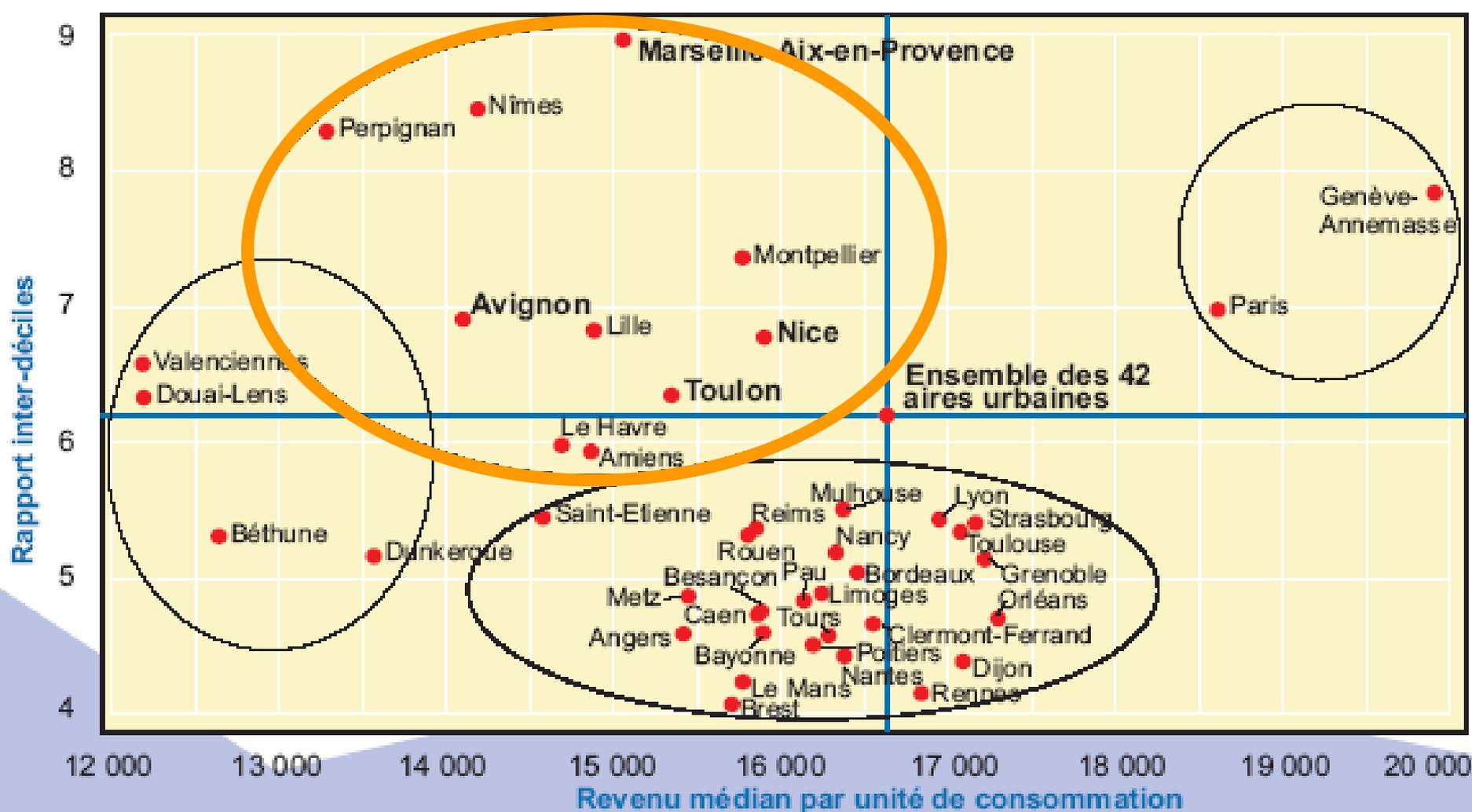
réalisé avec Géodip



**DATAR**

# Une réelle spécificité méditerranéenne

Indicateurs de distribution des revenus des ménages au sein des 42 aires urbaines de plus de 200 000 habitants



Source : Insee, DGI - Revenus fiscaux 2003

# Un rôle économique des ensembles métropolitains qui n'est pas en rapport avec leur importance démographique

	Population	Emplois	Emplois / habitants	Nombre d'EMS (*)	Taux d'EMS
<b>Montpellier – Nîmes – Avignon</b>	<b>1 118 000</b>	<b>445 000</b>	<b>0,40</b>	<b>35 000</b>	<b>7,8%</b>
<b>Aix – Marseille – Toulon</b>	<b>2 200 000</b>	<b>757 000</b>	<b>0,34</b>	<b>58 000</b>	<b>7,7%</b>
<b>Côte d'Azur et Est Varois</b>	<b>1 280 000</b>	<b>462 000</b>	<b>0,36</b>	<b>31 000</b>	<b>7,3%</b>
Lyon	1 648 000	714 000	0,43	76 000	10,6%
Toulouse	965 000	400 000	0,41	48 000	12,0%
Grenoble	485 000	222 000	0,46	28 000	12,7%

(\*) EMS : emplois métropolitains supérieurs, caractérisant les fonctions économiques supérieures