



HAL
open science

Les entrées de métropole ou la représentation incarnée de la maturité de l'espace urbain et territorial? Étude de cas: Métropole Aix-Marseille-Provence

David Coupechoux

► To cite this version:

David Coupechoux. Les entrées de métropole ou la représentation incarnée de la maturité de l'espace urbain et territorial? Étude de cas: Métropole Aix-Marseille-Provence. Sciences de l'Homme et Société. 2018. dumas-01977147

HAL Id: dumas-01977147

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01977147>

Submitted on 10 Jan 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

David COUPECHOUX

Les entrées de métropole ou la représentation incarnée de la maturité de l'espace urbain et territorial ?

Étude de cas : Métropole Aix-Marseille-Provence



Sous la direction de Frédérique HERNANDEZ



Master 2 Pro Urbanisme et Aménagement
Spécialité Urbanisme durable, projet et action opérationnelle

Septembre 2018

Avant-propos

Le présent mémoire évoque de façon succincte certains éléments du Projet de PLUi du Territoire Marseille Provence, arrêté par le Conseil de la Métropole le 28 juin 2018. Pour cette raison, il ne doit être diffusé qu'après approbation de ce dernier fin 2019.

Remerciements

Avant toutes choses, je tiens à adresser toute ma gratitude à ma directrice de mémoire, Madame Frédérique HERNANDEZ de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence (IUAR), pour les précieux conseils prodigués tout au long de ce travail de recherche, ainsi que pour la confiance qu'elle m'a accordée.

Je tiens également à remercier l'ensemble des acteurs avec lesquels je me suis entretenu dans le cadre de ce mémoire, notamment pour le temps qu'ils ont bien voulu me consacrer et la pertinence de leur propos. Je pense en particulier à Vincent FOUCHIER et Patrice FOURNIER de la Métropole Aix-Marseille-Provence, ainsi qu'à Nicolas FRACHON et Jean-Baptiste DAVID de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence (CCIMP).

Je remercie aussi toute l'équipe enseignante de l'IUAR pour l'agréable année que j'ai passé à apprendre à leur côté.

Enfin, je remercie toutes les personnes qui m'ont apporté leur aide de près ou de loin.

Table des matières

<u>Avant-propos</u>	2
<u>Remerciements</u>	3
<u>Table des matières</u>	4
<u>Introduction</u>	6
<u>Corpus de texte utilisé</u>	9
<u>I. De la difficulté à saisir les concepts d’entrées dans l’espace à l’aune de la mutation de l’urbain généralisé par le processus de métropolisation</u>	10
<u>1.1. De nouvelles notions spatiales à l’aune de la métropolisation</u>	11
<u>1.1.1. Le fait métropolitain comme conséquence du phénomène de métropolisation</u>	11
<u>1.1.2. Les concepts de « Projet métropolitain » et de « Consultation urbaine et territoriale » comme vecteurs de régulation des effets de la métropolisation</u>	16
<u>1.2. De la difficulté à définir, qualifier et décrire les notions d’entrées spatiales</u>	22
<u>1.2.1. La notion et le concept « d’entrée de ville » face aux phénomènes de mutations de l’urbain généralisé</u>	22
<u>1.2.2. De la difficulté à déterminer le concept d’entrée de métropole pour les acteurs du Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence</u>	26
<u>II. Aix-Marseille-Provence, ou la surabondance d’entrées d’une métropole en projet</u>	31
<u>2.1. Le Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, ou le défi majeur d’un espace urbain en manque de cohérence et de représentations</u>	32
<u>2.1.1. La démarche de « Projet métropolitain » Aix-Marseille-Provence, le cadre institutionnel organisant la représentation du territoire</u>	32
<u>2.1.2. La Consultation urbaine et territoriale, ou la démarche des « projets métropolitains »</u>	36
<u>2.2. Le concept « d’entrée de métropole » dans la planification du territoire métropolitain Aix-Marseille-Provence</u>	42
<u>2.2.1. Le concept d’entrée de métropole à l’aune des documents d’urbanisme</u>	42
<u>2.2.2. Les entrées de métropole par leur analyse urbaine et territoriale</u>	52
<u>Conclusion</u>	64
<u>Table des illustrations</u>	65
<u>Bibliographie</u>	66
<u>Résumé</u>	68

Introduction

« *Les échanges de toute nature se multiplient, les réseaux se développent et le positionnement des territoires dans cette logique d'échanges est de plus en plus déterminant.* » (Christian BRUNNER, Directeur de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (AGAM))¹.

Avec 3 150 km² de surface, la Métropole Aix-Marseille-Provence est la plus vaste de France². Par ailleurs, composée de 80% d'espaces agricoles et naturels³, elle contient un cadre de vie exceptionnel avec le Parc national terrestre et marin des Calanques, un grand site de France avec la Sainte-Victoire, le plus grand étang salé d'Europe avec l'étang de Berre, ou encore 255 km de façade maritime. Autrement dit, il s'agit également de la métropole la plus verte de France. En conséquence, l'ensemble de ces éléments caractéristiques lui font être la seule métropole polycentrique de l'hexagone. L'institution métropolitaine créée le 1^{er} janvier 2016 est ainsi organisée en Conseils de territoire, auxquels le Conseil de la Métropole peut déléguer l'exercice de compétences opérationnelles de proximité. La métropole Aix-Marseille-Provence pose donc la question d'une réflexion à l'échelle de la région. Pour Bernard KAYSER (1926-2001), géographe et sociologue français spécialiste du monde rural, « *une région est sur la terre un espace précis mais non immuable, inscrit dans un cadre naturel donné, et répondant à trois caractéristiques essentielles : les liens existants entre ses habitants, son organisation autour d'un centre doté d'une certaine autonomie, et son intégration fonctionnelle dans une économie globale.* » (*La géographie active*, 1964).

Historiquement, de 1954 à 1968, la consolidation des pôles industriels classiques de la région urbaine Marseille-Aix-en-Provence a amené au confortement des villes d'Aix-en-Provence, Salon-de-Provence, Martigues, Marignane, La Ciotat et Gardanne. Par la suite, de 1968 à 1982, une profonde diffusion de la dynamique urbaine vers de petites villes ou villages a fait émerger le pourtour de l'étang de Berre à travers quatre villes principales (Vitrolles, Martigues, Istres, Miramas) et d'autres secondaires (Fos-sur-Mer, Rognac etc.). Par la même occasion, des zones et des centralités commerciales ont émergés comme Plan de Campagne, ou dans la vallée de l'Huveaune. À ces pôles urbains et commerciaux s'agrègent des pôles d'emplois, des pôles d'enseignement, ainsi que des pôles de culture et de loisirs. De 1975 à 1990, un processus de décomposition-recomposition a amené l'aire métropolitaine à se construire « *en un ensemble de pôles dont les dynamiques de développement ont été radicalement différentes* », affirme Bernard MOREL, professeur émérite des universités et homme politique français⁴. Outre le constat de pôles thématiques, c'est particulièrement le manque de maillage qui caractérise le polycentrisme de cet espace qui correspond aujourd'hui au territoire métropolitain d'Aix-Marseille-Provence. En effet, celui-ci correspond à une organisation en réseau avec des villes constituées comme Marseille et Aix-en-Provence, assurant des fonctions de centralités majeures, mais aussi avec des villes moyennes émergentes seules ou en assemblages avec d'autres comme à l'est de l'étang de Berre, ou encore des morceaux de territoire comme la vallée de la Durance. Plus exactement, il s'agit d'une réalité en « archipel », faite de rapports complexes entre lieux, rapports de contiguïté et de voisinage par des interdépendances distantes et des connexions, précise Laurent THERY (économiste, urbaniste français et préfet délégué au projet de création de la Métropole Aix-Marseille-Provence de 2012 à 2016)⁵. Pour Bernard MOREL, ce constat est en grande partie lié au phénomène de « métropolisation » qu'il définit comme une « *forme de territorialisation des activités économiques* »⁶.

Plus précisément, il affirme que « *des « événements fondateurs » promus par l'Etat ont posé le cadre d'une métropolisation sans métropole : la création de la zone industrialo-portuaire de Fos, le soutien à l'industrie aéronautique de Marignane et d'Istres, la création du Centre d'études nucléaires de Cadarache, l'aménagement de la zone d'activité d'Aix-Les Milles, la création de la zone commerciale de Plan de Campagne* » (*Marseille, naissance d'une métropole*, 1999). Il précise également que ce phénomène va de pair avec le phénomène de « globalisation-mondialisation » de l'économie. L'enchevêtrement de ces deux phénomènes a

1 Philippe Langevin et Jean-Claude Juan (sous la dir.), *Marseille, une métropole entre Europe et Méditerranée*, La documentation Française, 2007, 221 p., p. 60.

2 6 fois plus vaste que le Grand Lyon et 4 fois plus que le Grand Paris.

3 50% d'espaces naturels et 30% d'espaces agricoles.

4 Philippe Langevin et Jean-Claude Juan (sous la dir.), *op. cit.*, p. 188.

5 Laurent THERY (sous la direction de), Christian Devillers, Finn Geipel et David Mangin, *La métropole par le projet, Aix-Marseille-Provence*, Parenthèses, 2016, 256 p., p. 21.

6 Philippe Langevin et Jean-Claude Juan (sous la dir.), *op. cit.*, 221 p., p. 187.

pour conséquences de rendre visible la structure spatiale de la métropole avec des limites communales perdant de leur pertinence, ainsi qu'une polarisation des systèmes d'emplois se concentrant sur quelques pôles clés. Par exemple, l'opération d'intérêt national (OIN) Euroméditerranée transforme le quartier d'affaire de la Joliette en l'un des principaux pôles d'affaires d'Europe du Sud. Également, ITER est un grand projet scientifique international de recherche expérimentale sur la fusion nucléaire. D'autre part, le Grand port maritime de Marseille, avec les extensions des terminaux méthaniers, entend positionner le ZIP de Fos comme la porte sud de l'Europe. En outre, de nombreux pôles de compétitivité sont présents dans la région. En 2015, pas moins de soixante projets existants, engagés ou à l'étude, ont ainsi été recensés⁷. Par son histoire, sa géographie, sa population, son économie, la métropole Aix-Marseille-Provence est donc à la fois ouverte sur l'Europe et sur le monde. Elle se classe aujourd'hui parmi les grandes villes d'importance européenne. Comme l'affirme Philippe LANGEVIN, économiste et maître de conférence, spécialiste du territoire d'Aix Marseille Provence, « *les fonctions métropolitaines de Marseille évoluent au croisement de « pôles » et d'« axes » qui tissent son avenir* »⁸. Ces pôles et ses axes correspondent à la fois à une réalité interne et externe de la région urbaine de Marseille-Aix-en-Provence qui joue un rôle d'interface entre la Méditerranée et le reste de l'Europe. Située entre la première région économique d'Espagne (la Catalogne), la première région économique d'Italie (la Lombardie) et la deuxième région économique de France (Rhône-Alpes), elle joue un rôle stratégique dans l'Arc méditerranéen.

Ce positionnement géostratégique pose la question de son accessibilité interne et externe. Comme l'affirme Christian BRUNNER, directeur de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (AGAM), « *l'accessibilité est une expression de la centralité [...] plus cette accessibilité est forte, plus le potentiel d'échanges pour le développement et le rayonnement des activités et des fonctions urbaines sera important [...] L'attractivité d'un territoire continue à se mesurer à l'aune de son accessibilité routière, ferroviaire et aéroportuaire* »⁹. En 2005, le débat public sur la LGV (ligne à grande vitesse) a redonné sens au concept territorial d'arc méditerranéen, dans l'idée notamment que l'absence de projets de liaisons ferroviaires vers l'Espagne et l'Italie serait un facteur de marginalisation pour la région urbaine Marseille-Aix-en-Provence. Ce débat met également en lumière l'enjeu de l'articulation des échelles régionales et urbaines. Le territoire métropolitain est en effet conforté à l'est par l'agglomération toulonnaise et à l'ouest par le triangle Avignon/Arles/Nîmes, voire Montpellier. Au niveau infra-métropolitain, Laurent COURTOIS (urbaniste, directeur du bureau d'études ADELE Consultants) caractérise le polycentrisme de la région urbaine Marseille-Aix-en-Provence en trois systèmes urbains périphériques : un système « villes moyennes », un système hiérarchisé classique et un système « interstitiel » contrasté¹⁰. Ce polycentrisme caractéristique occasionne une mobilité particulière, correspondant en majeure partie au « tout voiture ». De même, la taille des communes amène à penser la mobilité infra-communale. Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence, la mobilité est donc « l'enjeu majeur » du territoire.

L'enjeu, tel que le précise Alain MOTTE, est « *un problème qui suscite des débats* ». Plus précisément, Yves MENY et Jean Claude THOENIG affirment qu'« *un enjeu n'existe pas en soi, mais par rapport à des acteurs spécifiques qui, la plupart du temps sont porteurs de priorités différentes les unes des autres* »¹¹. La question de la gouvernance et des acteurs qui font la métropole se pose donc. Ainsi, la loi MAPTAM de 2014, dite « d'affirmation des Métropoles », a chargé le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence d'élaborer un « *Projet métropolitain* » (Art. L. 5218-7). Plus exactement, il s'agit de réunir les acteurs locaux à travers un « *cadre de cohérence* » permettant le partage des ambitions, l'expression des principaux objectifs, l'énonciation des axes majeurs des politiques métropolitaines, ainsi qu'un meilleur déploiement des moyens nécessaires à la réalisation de la métropole. Ce *Projet métropolitain* table pour 2040 sur 2,3 millions d'habitants, une croissance de 0,8% par an et 10 500 emplois par an pour atteindre 1 million d'emplois à terme. Pour cela, comme l'affirme l'agence d'urbanisme SEURA qui a contribué activement à la Consultation urbaine et territoriale du projet métropolitain, il est nécessaire de « *faire entrer la métropole dans un « âge 3 des mobilités » en optimisant et hybridant les modes, les espaces, les temporalités et les outils à chaque échelle en améliorant le fonctionnement des routes, réseaux ferrés et transports en commun interurbains, en créant du lien entre rues des quartiers et en augmentant l'accessibilité aux gares et à leurs quartiers* »¹². Depuis sa mise en place en janvier 2016, la Métropole Aix-Marseille-Provence organise et gère l'ensemble des transports en commun du territoire métropolitain. L'ensemble des réseaux de bus, de cars, de métro, et notamment la desserte des zones d'activités sont ainsi coordonnés et pilotés par celle-ci. Dès 2016, un *Agenda de la Mobilité métropolitaine* a été effectué et prône le maillage du territoire avec des transports en commun

⁷ MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 42.

⁸ Philippe Langevin et Jean-Claude Juan (sous la dir.), *op. cit.*, 221 p., p. 12.

⁹ Ibid., p. 60.

¹⁰ Ibid., p. 91.

¹¹ Alain MOTTE, *Les Agglomérations françaises face aux défis métropolitains*, Economica, 2017, 272 p., p. 16.

¹² MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 123.

sur des grandes autoroutes via des voies réservées. Il s'agit notamment du plus important programme d'investissements depuis le développement des autoroutes d'après-guerre. Mais surtout, le document stratégique évoque la desserte de « *portes d'entrée de la Métropole* »¹³. L'enjeu de la mobilité de ce territoire pose donc mécaniquement la question des entrées de métropole et notamment de leurs définitions.

Toutefois, au-delà de la mobilité, le polycentrisme caractéristique de la métropole Aix-Marseille-Provence est également en lien avec la nature spectaculaire du territoire. Pour l'urbaniste David MANGIN, la Métropole Aix-Marseille-Provence a vocation à s'affirmer en tant que « métropole-paysage ». Plus directement encore, il met en avant les concepts de « métropole spectaculaire » et de « monuments de nature » pour qualifier celle-ci¹⁴. Dans l'ouvrage *Convergences métropolitaines*, qui retrace les prémices du Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, la nature est décrite comme « *une image attractive à l'international, un vecteur d'identité collective, un terrain de sports et de loisirs, une ressource énergétique, un levier touristique et économique, une occasion pour innover...* »¹⁵. En d'autres termes, « *la métropole est spectaculairement unique et cela a une valeur économique et sociale* »¹⁶. Les monuments de nature occupent donc une place importante dans l'attractivité touristique du territoire (7 millions de touristes en 2013¹⁷) et dans la constitution de la représentation unitaire de la métropole. Les enjeux de visibilité, aux échelles locale, nationale et internationale, posent donc la question de savoir comment on entre dans la métropole ? Ou plus exactement, qu'elle est la première image que l'on découvre en entrant dans la métropole ? La question du concept « d'entrée de métropole » est donc pertinente, non seulement au regard de la mobilité, mais également et surtout à l'aune de la représentation qu'exerce cet espace urbain sur un territoire métropolisé en projet. En effet, l'entrée de métropole est-elle un objet incarnant la représentation d'un territoire métropolitain en projet ? Pour aller plus loin, au regard de la « métropole spectaculaire » qu'est Aix-Marseille-Provence et de la considération des espaces naturels au-delà de l'urbain généralisé, l'entrée de métropole est-elle la représentation incarnée de la maturité de l'espace urbain et territorial ?

Pour répondre à cette hypothèse, il sera crucial dans un premier temps d'analyser le phénomène de métropolisation, ainsi que ses procédés de régulation que sont le Projet métropolitain et la Consultation urbaine et territoriale en tant que concept. Cette première analyse nous permettra de mettre en lumière de nouvelles notions spatiales, qui à leur tour mettront en lumière de nouvelles notions « d'entrées spatiales ». Ainsi, une seconde analyse visera donc à étudier ces dernières à l'aune de l'évolution de l'urbain généralisé. Notamment, la référence de l'entrée de ville, notion aujourd'hui évoquée par les acteurs et présentes dans les documents d'urbanisme, sera pertinente à confronter à l'actualisation de l'urbain généralisé. En effet, dans son mémoire *La place des entrées de ville dans l'urbain généralisé*, le chercheur Quentin BARBIER¹⁸ affirme que les entrées de villes sont un « *révélateur des formes passées, présentes et futures de la ville* »¹⁹. Espaces de transitions et de flux intenses²⁰, les entrées de ville sont territorialement incertaines et amènent donc à penser un concept général d'« entrées spatiales » dans lequel pourrait donc être incluse l'entrée de métropole. En effet, avec son mémoire *Les entrées de ville et d'agglomération ou l'adolescence d'un espace urbain*, le chercheur Yann CLERC²¹ révèle l'existence d'« entrées d'agglomérations ». Compte-tenu de l'institutionnalisation du phénomène de métropolisation avec l'affirmation officielle des métropoles par les lois MAPTAM et NOTRe de 2014 et 2015, la question de l'existence d'« entrées de métropole » se pose donc avec une certaine légitimité. Au-delà du sens, c'est une véritable réflexion sémantique qu'il s'agit d'avoir ici. Comme l'affirme Alain MOTTE, « *adopter un point de vue en sciences sociales oblige à tenter d'unifier le sens des mots utilisés pour désigner des phénomènes, des politiques...* »²². Une réflexion sur les notions « d'entrée » et de « porte » s'avérera donc pertinente. Cette analyse prendra également sa force avec le point de vue d'acteurs qui ont participé, de façon directe ou indirecte, au projet métropolitain Aix-Marseille-Provence. Des entretiens ont donc été réalisés avec les acteurs métropolitains que sont Vincent FOUCHIER et Patrice FOURNIER, représentants de l'institution métropolitaine concernant le Projet métropolitain, le développement économique et la mobilité au sens large. Également, il nous a semblé pertinent de nous entretenir avec les acteurs de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence que sont Nicolas FRA-

13 MAMP, *Agenda de la mobilité métropolitaine*, 2016, p. 42.

14 MAMP, AgAM, AUPA, *Métropole pratique : Projet métropolitain*, Mai 2017, 31 p., p. 27.

15 Ibid., p. 27.

16 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 123.

17 Ibid., p. 40.

18 Ancien étudiant de l'IUAR d'Aix-en-Provence (promo 2015-2016).

19 Quentin BARBIER, *La place des entrées de ville dans l'urbain généralisé*, Architecture, aménagement de l'espace. Master de recherche Urbanisme, projet territorial et développement durable IUAR-Aix-Marseille. 2016, p. 6.

20 Ibid.

21 Ancien étudiant de l'IUAR d'Aix-en-Provence (promo 2009-2010).

22 Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 8.

CHON et Jean-Baptiste DAVID au regard du rôle avant-gardiste qu'a joué cette institution dans le fait métropolitain.

À cette première partie théorique succèdera une partie véritablement empirique à travers l'analyse de la démarche du Projet métropolitain et de la planification urbaine et territoriale de la Métropole Aix-Marseille-Provence (voir tableau ci-dessous). Pour cela, l'analyse de documents stratégiques et de documents d'urbanisme de planification s'avérera particulièrement révélatrice du sens et de la sémantique octroyés au concept d'entrée de métropole.

Le couplement de ces deux approches analytiques nous permettra de répondre plus précisément au questionnement de la représentation qu'exercerait l'entrée de métropole à l'aune de la maturité de l'espace urbain et territorial.

Cette analyse s'appuie sur un corpus de textes particulièrement variés, mêlant ouvrage de recherche, documents stratégiques et documents d'urbanisme. Il s'appuie également sur une cartographie et une iconographie issue de ces mêmes documents.

Corpus de textes utilisés

- AUPA, *Faire métropole – Contribution au projet métropolitain 2*, Fab lab et contrat de territoire, mai 2016.
- MAMP, AgAM, AUPA, *Ateliers techniques de co-élaboration du projet de PDU Aix-Marseille-Provence, Atelier 4 : Portes d'entrées*, le 16 avril 2018.
- MAMP, AgAM, AUPA, *Les échos du SCOT, Des SCOT existants au SCOT métropolitain, Analyses et perspectives*, n°1, novembre 2017.
- MAMP, AgAM, AUPA, *Métropole pratique : Projet métropolitain*, Mai 2017, 31 p.
- MAMP, AgAM, AUPA, *Les 7 paradoxes métropolitains d'Aix-Marseille-Provence*, La Fabrique du Projet, juin 2017, 34 p.
- MAMP, *Agenda de la mobilité métropolitaine*, 2016.
- MAMP, *Ambition 2040, 12 engagements pour une Métropole à vivre*, juin 2018.
- MAMP, *Plan local d'urbanisme intercommunal du Territoire Marseille Provence, Marseille Provence, Nouvelle règles d'urbanisme : mode d'emploi*, 2017.
- MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, *Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)*, arrêté le 28 juin 2018.
- MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, *Orientation d'Aménagement et de Programmation*, arrêté le 28 juin 2018.
- MAMP, *Synthèse des ateliers techniques de co-élaboration du projet de PDU, Atelier 4 : Portes d'entrées*, le 16 avril 2018.
- Mission interministérielle pour le Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, 01 Interpellations stratégiques, *Mobilités, Le Livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence*, 2014, 92 p.
- Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, *Convergences métropolitaines, Aix-Marseille-Provence*, La Documentation française, 2015, 224 p.
- Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, *Représentation du territoire*, Carnets d'études, 2015.
- MPM, *Plan de Déplacements Urbains Marseille Provence Métropole 2013-2023, Pour améliorer les déplacements sur nos territoires*, approuvé en 2013.
- MPM, Schéma de cohérence territoriale de Marseille Provence Métropole, *Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)*, SCOT approuvé en juin 2012.
- Etude Cibles&Stratégies, *Imaginer le centre-ville de demain, Phase I. Le bilan d'attractivité du centre-ville*, 2017.
- Ville de Marseille, PLU de Marseille, *Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)*, débattu en Conseil Communautaire du 9 décembre 2011, approuvé le 28 juin 2013.
- THERY Laurent (sous la direction de), DEVILLERS Christian, GEIPEL Finn et MANGIN David, *La métropole par le projet, Aix-Marseille-Provence*, Parenthèses, 2016, 256 p.

*AUPA : Agence d'urbanisme Pays d'Aix - Durance

*AgAM : Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise

*MAMP : Métropole Aix-Marseille-Provence

*MPM : Marseille Provence Métropole



I. De la difficulté à saisir les concepts d'entrées dans l'espace à l'aune de la mutation de l'urbain généralisé par le processus de métropolisation

1.1. De nouvelles notions spatiales à l'aune de la métropolisation

1.1.1. Le fait métropolitain comme conséquence du phénomène de métropolisation

« Une métropole ne se décide pas, elle se constate » (Jean RENARD, professeur à l'Université de Nantes)²³.

« La métropole Aix-Marseille-Provence existe déjà de fait. Elle existe sous la forme d'une géométropole très étendue et globalement peu dense... » (SEURA, agence d'urbanisme et d'architecture)²⁴.

Avant de s'arc-bouter sur la sémantique et une définition urbanistique de la notion « d'entrée de métropole », il convient d'analyser, de façon spatio-temporelle, le concept de « métropole ». Jean RENARD, professeur émérite de géographie à l'Université de Nantes et spécialiste de la géographie sociale et rurale, affirme qu'« une métropole ne se décide pas, elle se constate »²⁵.

Étymologiquement, la notion de « métropole » vient du grec *metropolis*, autrement dit, « ville mère », de *mêtêr* (mère) et *polis* (ville). Durant l'antiquité, Athènes représentait une ville mère influente avec une aire spatiale composée de nombreuses divisions administratives où la citoyenneté athénienne était accordée (les *dèmes*)²⁶. Actuellement en France, la notion de métropole renvoie à la forme la plus intégrée d'intercommunalité concernant au moins 400 000 habitants, compris dans une aire urbaine de plus de 650 000 habitants. Le chercheur Didier PARIS affirme cependant que la notion de métropole ne saurait correspondre à une notion normative, comme peut notamment l'être l'aire urbaine²⁷. La notion de métropole renverrait davantage à un concept « flou », pouvant être utilisé dans des sens politiques multiples²⁸. Historiquement, les métropoles correspondent à des villes où sont localisés les sièges de différents pouvoirs contrôlant un territoire donné (religieux, politique, juridique, militaire). Pour Didier PARIS, la métropole correspond donc d'abord au « lieu de marquage géographique du pouvoir dans sa relation opérationnelle au territoire »²⁹. Cependant, bien que construites, les métropoles sont aussi et surtout des entités en constante mutation. Autrement dit, une métropole correspond davantage à un « processus » qu'à un objet territorial figé dans le temps³⁰.

Depuis le XIX^e siècle, les progrès techniques, notamment dans les transports, ont engendrés la concentration sociale, économique et financière sur des espaces géographiques déterminés, les villes. Si le chercheur Alain MOTTE définit cette dernière comme une « agglomération de population »³¹, pour François MORICONI-EBRARD, géographe et chercheur au CNRS, la ville est « un organisme ouvert, percé de toute part par des axes de communications, troués de surfaces inoccupées, flanqué d'espace verts et de terrains vagues [...] Au sens strict elle ne peut avoir une limite, si ce n'est comme autrefois, lorsqu'elle était entourée d'une muraille, car elle ne présente pas une surface mais un ensemble plus ou moins compact d'objets, dont la densité se dilue plus ou moins rapidement dans l'espace lorsque l'on s'éloigne du centre. » (1993). Autrement dit, la ville est un processus urbain en mouvement, caractérisée par une absence de limite et par un espace ouvert avec des axes de communications vers l'intérieur et l'extérieur. Ce processus urbain en mouvement bouscule le schéma traditionnel européen de la « ville compacte », schéma radiocentrique qui permet de distinguer les entités urbaines et rurales. À l'époque de la révolution industrielle, les faubourgs modifiaient la structure traditionnelle de la ville vers une tâche urbaine plus conséquente, sans réelles frontières avec la campagne et limitée par les coûts d'infrastructures de transports. La ville correspondait alors à un espace urbain multifonctionnel où l'entrée de ville séparait nettement les entités urbaines et rurales. Depuis la seconde moitié du XX^e siècle, le modèle classique de la ville compacte se retrouve supplanté par celui de la « ville éclatée ». La structuration du réseau viaire sur plusieurs échelles (liée à une forte augmentation de la démographie, de la motorisation et de l'accès aux transports) amène alors à la constitution d'une « ville émergente », où la « fin de la ville » fait place au « règne de l'urbain » d'après les dires de l'historienne Françoise CHOAY (1994). Pour François ASCHER, urbaniste et sociologue français, il s'agirait plutôt de l'amorce d'une nouvelle modernité urbaine (*Edge City*, 1991).

23 Jean Renard, « Les territoires de la métropole nantaise : de la ville à l'agglomération, de l'agglomération à la métropole », *Norois* [En ligne], 192 | 2004/3, mis en ligne le 26 août 2008, p. 2.

24 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 123.

25 Jean Renard, *op. cit.*, p. 2.

26 Florence DINH, *Les métropoles, nouveaux défis des villes européennes*, *Monde d'aujourd'hui*, 2009, 98 p., p. 20.

27 Définie par l'INSEE comme « un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci ». Voir : Aire urbaine, <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2070>.

28 Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 209.

29 Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 202-203.

30 Shearmur, R. (2008). MOTTE, Alain (dir.) (2007) *Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains*. Paris, Economica, 272 p. (ISBN 978-2-7178-5354-4). *Cahiers de géographie du Québec*, 52(146), 369-371.

31 Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 18.

En effet, la ville éclatée correspond à des pratiques de plus en plus éclatées spatialement, entre ville principale, centralités commerciales, territoires ruraux etc. Toutefois, le chercheur Yves CHALAS précise le caractère « durable » de celle-ci (*La Ville émergente*, 1997). Ce modèle de ville aboutit notamment à la séparation marquée entre lieu de travail et lieu de résidence. L'espace urbain, ainsi que ses fonctions sont alors dilués dans l'espace, tandis que l'axe viaire structurant devient un repère de développement, permettant notamment la constitution de linéaires commerciaux et l'émergence de zones commerciales et d'activités économiques.

Aujourd'hui, la ville européenne s'est donc restructurée dans ses périphéries, autour de la ville centre plurifonctionnelle. La ville contemporaine pose donc la question des « périphéries » avec insistance. Lieux d'association de zones industrielles, de services, de communautés sociales différenciées et d'équipements collectifs de base, les périphéries représentent une structure spatiale composée d'un vaste ensemble urbanisé et organisé en sous-ensemble fonctionnels, particulièrement fragmenté entre sphères économiques et sociales³². L'espace urbain et l'espace rural se retrouvent ainsi séparés par un nouvel espace « hybride » que Martin VANIER nomme au pluriel « tiers espaces » (*Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique*, 2000). Ces derniers correspondent à un type particulier de périphéries, consacrées aux nouvelles pratiques de travail et de consommation avec des espaces de coworking et des grandes surfaces. Ainsi, la ville contemporaine correspond à une tâche urbaine étalée avec des limites floues, posant la question de la préservation de l'environnement naturel et paysager. En effet, celle-ci correspond à une masse urbaine discontinue et fragmentée suivant des logiques fonctionnelles et engendrant du mitage (étalement urbain incontrôlé), ainsi que l'édification de grandes infrastructures structurant et maillant le territoire en réseau. Cette notion de « réseau » indique que le passage de la ville compacte à la ville éclatée correspond surtout au passage d'une vision aréolaire à une vision réticulaire de l'espace, où la maîtrise de l'urbain généralisé passe davantage par les notions de liens, réseaux et systèmes que par le découpage et le zonage. Comme l'affirme le chercheur Novarina, « le territoire est un tout indissociable [...] à chaque niveau territorial (quartier, commune, agglomération), il convient de poser la question de l'articulation des échelles temporelles (court et moyen termes) et géographiques (grand territoire ou bassin d'emploi, bassin d'habitat, proximité ou voisinage) »³³. En effet, la notion de ville se conçoit aujourd'hui au pluriel, en atteste la formation d'archipels urbains reliés par des axes structurants permettant l'échange de flux importants entre villes, centres-villes et périphéries. Ainsi, si l'espace urbain central joue toujours un rôle majeur, il est cependant concurrencé par des pôles périphériques croissants. Avec le développement des infrastructures de transports, cela a pour conséquence d'augmenter les flux villes-périphéries et inter-périphéries. En d'autres termes, la nouvelle vision réticulaire de l'espace pose la question des entrées territoriales avec insistance en tant que vecteurs de liens, de réseaux, de systèmes et d'articulations d'échelles.

Cela pose également la question de l'évolution de l'urbain généralisé, notamment en sachant la ville contemporaine caractérisée par un rapport de force géographique entre l'espace urbain et rural. Ce rapport de force correspond territorialement à deux notions « hybrides » : le rurbain et le périurbain (Baur G. et Roux J-M., 1976). Le phénomène de périurbanisation renvoie à un processus de modification de la campagne par l'influence d'une immigration citadine, alors que la rurbanisation correspond aux espaces situés et conçus entre l'urbain et le rural. Urbanistiquement, ces espaces sont caractérisés par des zones commerciales et d'activités économiques, des secteurs de lotissement, des espaces environnementaux, ou encore des poches agricoles. Particulièrement mixtes, ils représentent une grande partie des périphéries et traduisent la réorganisation et l'extension sans précédent de l'urbain généralisé. Ce constat amène non pas à définir une nouvelle forme de ville au-delà la ville éclatée, mais davantage à prendre en compte de nouveaux concepts spatiaux au-delà de la notion de ville pour caractériser l'urbain généralisé : l'agglomération, l'aire urbaine, ou encore la métropole. François ASCHER définit cette dernière comme l'ensemble des espaces « dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien d'une métropole » (*Metapolis ou l'avenir des villes*, 1995). C'est d'ailleurs dans ce contexte que le concept de métropole apparaît comme étant d'abord une extension de la notion de ville vers un nouveau concept spatial. Selon Florence DINH³⁴, il s'agit en effet d'un concept territorial correspondant à une « très grande ville » entre l'agglomération et la mégapole³⁵. Plus spatialement, il s'agirait d'une ou plusieurs villes centrales, accompagnées de leurs périphéries. Ainsi, deux formes de métropoles peuvent être identifiées : celles qui se constituent à partir d'un centre dense et qui s'étendent sur un périmètre administratif avec une ville-centre et une périphérie (ex : Grand Londres, RU), et celles qui se constitue « en étoile », formant un réseau élargit de villes moyennes ou grandes (ex : Randstad, Pays-Bas).

Autrement dit, une métropole n'a pas de forme urbaine unique et se définit avant tout par « l'organisation de différentes fonctions au sein

32 Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 3.

33 Gilles Novarina, *L'architecture du territoire : de la mesure au dessein*, *Les annales de la recherche urbaine* n°82, p. 50.

34 Chargée de mission au sein de la délégation générale à la coopération territoriale de la Ville de Paris en 2009.

35 « Une ville est une « unité urbaine » de 2 000 habitants (en France), une agglomération est un « ensemble urbain continu » de 50 000 habitants constitué d'une ou plusieurs villes accompagnées de leur périphérie (par exemple Nantes et les villes limitrophes de Rezé, Orvault, Saint-Herblain...) et une mégapole est constituée d'une ville accueillant au minimum 10 millions d'habitants avec un ensemble de grandes agglomérations dont les périphéries se sont étendues au point d'abriter plus de 25 millions d'habitants. ». Voir : Florence DINH, *Les métropoles, nouveaux défis des villes européennes*, *Monde d'aujourd'hui*, 2009, 98 p., p. 12.

de son territoire »³⁶. Multifonctionnelle, elle est à la fois un pôle économique doté de puissants réseaux de communications et de transports, un pôle culturel de référence, un pôle de recherche et d'innovations, un pôle d'emploi diversifié, ainsi qu'un pôle de décision politique. Par ailleurs, le concept de métropole est multiscalaire en tant que la concurrence de son territoire correspond à son rang hiérarchique en termes de rayonnement global, national ou local³⁷. Alors que les villes mondes (ou métropoles mondiales) correspondent à des villes incontestablement reconnues au plan mondial et qui abritent les sièges d'organisations et d'entreprises internationales tout en étant des places financières incontournables et des pôles d'influence pour le reste du monde³⁸, les métropoles nationales sont à la tête du réseau urbain d'un pays. Au bas de l'échelle, les métropoles régionales correspondent aux espaces de centralisation des fonctions économiques, sociales, politiques et culturelles à l'échelle d'une région. Le concept de métropole est donc un objet réticulaire par excellence posant donc la question des entrées de métropole comme étant le principal vecteur de cette réticulation caractéristique. En effet, la notion d'entrées de métropoles renvoie au mouvement, aux liens, aux réseaux, aux flux, ou encore à la circulation, concepts qui engendrent la diminution des frontières physiques, culturelles et politiques, si caractéristiques du concept de métropole. Grâce à cela, cette dernière est une « vitrine » pour les atouts d'un pays, notamment concernant le dynamisme économique, la recherche, l'innovation, le tourisme culturel, ou encore la qualité de vie. La métropole est un objet de rayonnement pour une nation, un continent, voire le monde. Sa logique est donc d'attirer des entreprises pour entretenir son dynamisme économique et créer des emplois, notamment à travers l'innovation (universités, laboratoires de recherche, zones d'activités économiques etc.). En parallèle, et pour cela, elle se doit de développer les infrastructures de transports nécessaires, ainsi que l'hébergement permettant de répondre aux besoins d'échanges internes et externes du territoire. Si certains échanges sont abstraits, d'autres, comme les marchandises et les personnes, nécessitent une entrée physique, un transit et une sortie territoriale, ce qui influence particulièrement l'aménagement du territoire. De plus, l'accroissement de la vitesse, de la mobilité et des réseaux amène aujourd'hui les territoires à se distendre à travers les usages du quotidien. Comme l'affirme Florence DINH, « *vivre en métropole, c'est vivre à proximité de tout et même, grâce aux aéroports et aux réseaux de diffusion, à proximité du monde entier* »³⁹. Ainsi, la question des entrées de métropole est cruciale en tant que cette notion fait certainement partie des vecteurs nécessaires à l'existence du concept de métropole en soi.

Toutefois, le concept de métropole révèle clairement qu'il ne saurait correspondre en tout et pour tout à une notion spatiale, ou territoriale, signifiant l'extension du concept de ville, mais qu'il correspond davantage à un autre phénomène à part entière. Pour Alain MOTTE, la restructuration de l'urbain généralisé correspond davantage au phénomène de « métropolisation », notion qu'il raccroche plus largement au phénomène de « globalisation ». Ce sont en effet les entreprises internationales, dont les décisions échappent pour partie à la sphère publique territoriale, qui induisent la contrainte des infrastructures de transport et qui influencent par-là même l'aménagement du territoire. En d'autres termes, la métropolisation est avant tout liée à la question des mobilités et notamment des déplacements domicile-travail⁴⁰ qui constituent l'enjeu central actuel des métropoles, à tel point que l'on pourrait avancer que ces dernières ont été créées spécifiquement pour y répondre. On assiste en effet à la constitution d'un vaste système multipolaire agrégeant des réseaux de communes, ainsi que des micro-bassins de vie interdépendants où proximité et accessibilité opèrent de concert. Ainsi, la métropolisation correspond à un double processus : l'intégration du local dans des systèmes ouverts et la recomposition des emboîtements de proximité. Il s'agit donc d'un phénomène qui incite à penser la métropole non pas comme une locomotive dynamique suivie de wagons mais plutôt à un ensemble de réseaux d'échanges interconnectés. Pour comprendre les territoires métropolitains il convient donc d'analyser le processus de métropolisation qui incite à penser la large échelle et la multiplicité des liens et des lieux métropolitains⁴¹. Pour Jean RENARD, géographe français, la métropolisation correspond à des liens, des relations, des effets de dépendance, voire même de commandement entre les fonctions exercées par l'organisme urbain et les territoires⁴². En d'autres termes, une métropole « se constate », notamment par des indicateurs, des pratiques et des comportements caractéristiques d'un fonctionnement métropolitain. Ainsi, selon Jean RENARD, le phénomène de métropolisation ne saurait correspondre aux « agrégats urbains » que sont le bassin minier du nord de la France, ou encore la Ruhr de Westphalie en Allemagne de l'Ouest. Il s'agirait davantage d'espaces géographiques interconnectés à l'aune des déplacements domicile-travail comme Lille-Roubaix, ou encore Nantes-Saint-Nazaire. Il cite d'ailleurs ce dernier cas en exemple pour analyser précisément le phénomène de métropolisation.

Entre 1950-1980, l'espace géographique de Nantes-Saint-Nazaire s'est constitué comme une véritable métropole d'équilibre. En effet, ces deux polarités urbaines se sont retrouvées au cœur d'un processus continu d'agglutination et de périurbanisation d'anciens bourgs ruraux

36 Florence DINH, *op. cit.*, p. 16.

37 Par exemple, l'étude *Global cities attractiveness survey 2008 - Paris et ses principales concurrentes européennes dans la compétition mondiale* d'Ernst & Young, compare les villes de Londres et Paris sur des thématiques métropolitaines comme les infrastructures de transports, l'emploi, la qualité de vie.

38 Florence DINH, *op. cit.*, p. 14.

39 Ibid., p. 16.

40 Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 3.

41 Laurent THERY (sous la direction de), *op. cit.*, p. 21.

42 Jean Renard, « Les territoires de la métropole nantaise : de la ville à l'agglomération, de l'agglomération à la métropole », *Norois* [En ligne], 192 | 2004/3, mis en ligne le 26 août 2008, p. 2.

(Chapelle-sur-Erdre, Saint-Herblain, Orvault, Saint-Sébastien-sur-Loire, Vertou, Sautron) qui se sont transformés au fil du temps en de véritables villes. Celles-ci forment aujourd'hui une agglomération dont les surfaces bâties ont triplé en l'espace de trente ans⁴³. Un espace urbain de trois sous-ensembles juxtaposés et complémentaires s'est alors formé pour aboutir à une véritable agglomération tertiaire tout en posant la question de l'aménagement en fonction des dynamiques passées, présentes ou futures⁴⁴. Cette dynamique métropolitaine met en cause la représentation historique de Nantes en tant que ville insulaire tournant le dos à ses campagnes. En effet, Nantes n'a pas développé ses racines dans une région élargie au contraire de Rouen ou Bordeaux. La métropolisation de l'espace Nantes-Saint-Nazaire se traduit donc par une prise en compte politique des campagnes conservatrices et de l'ensemble urbain progressiste, des recompositions internes au sein des espaces urbanisés comme la concentration des grands centres commerciaux à proximité du périphérique qui remettent en question l'organisation spatiale des activités et les fonctions du centre-ville, ainsi que par un nouveau rôle politique de cet espace à l'échelle régionale. Egalement, le processus métropolitain amène à déterminer une stratégie territoriale précise entre le repli autour de l'identité estuarienne, voire même vers une porte océane tournée vers le grand large, ou vers la connexion des systèmes de transport dans l'idée d'opérer la bascule du système productif de la Vendée et des Mauges dans l'orbite de Nantes. En d'autres termes, la métropolisation engendre le changement de nature d'une ville-mère dans le temps. Alors que la représentation de la ville de Nantes était jadis celle d'une ville insulaire tournée vers le large, il semblerait aujourd'hui que la ville assume pleinement la nouvelle influence qu'elle engendre sur les territoires qui l'entourent. La métropolisation joue un rôle primordial dans la représentation d'un espace. Elle perturbe le rapport aux territoires en inscrivant ceux-ci dans des systèmes d'interdépendances multiples et élargis, tout en confrontant le global au local et inversement⁴⁵. Ainsi, Didier PARIS évoque le concept de « métropole-territoire » pour qualifier l'ensemble des pratiques socio-spatiales des individus (mobilités, travail, pratiques commerciales et culturelles...) qui structurent le territoire métropolitain. Comme le montre l'exemple de Nantes-Saint-Nazaire, le territoire possède une épaisseur sociale, politique, économique, et historico-culturelle contribuant à la définition d'une « identité territoriale »⁴⁶. Ainsi, le processus de métropolisation est d'abord « un processus de concentration des ressources du développement, d'autant plus intense, que le pôle urbain concerné occupe une position supérieure dans le système urbain hiérarchisé qui structure un territoire donné »⁴⁷.

Pour qualifier l'espace où s'opère le phénomène de métropolisation, Alain MOTTE met en avant la notion de « région urbaine », qu'il distingue de la notion d'« aire urbaine », notamment par rapport à l'idée de « dynamique ». En effet, une région urbaine serait une aire urbaine à l'horizon de trente ans⁴⁸. Par-là même, il définit le phénomène de métropolisation comme étant un « processus par lequel des régions urbaines se transforment pour tout ou partie en métropoles, suivant leur position spécifique dans le réseau international des métropoles mondiales »⁴⁹. Ainsi, Alain MOTTE invite à faire la différence entre la notion de métropole, comprise sous l'acception d'une région urbaine permettant la caractérisation d'un espace aggloméré de populations, résidences, activités économiques et sociales, et la notion de métropole comprise sous l'acception d'un territoire en lien avec les relations internationales⁵⁰. En effet, Alain MOTTE indique que la métropolisation est « le processus par lequel les régions urbaines se transforment pour tout ou partie en métropoles, suivant leur position spécifique dans le réseau international des métropoles mondiales »⁵¹. À ce propos, il précise que la notion de métropole a à voir avec la nature et l'intensité des échanges internationaux d'une ville⁵². De même, Marcel RONCAYOLO renvoie indirectement le phénomène de métropolisation d'un territoire aux « rapports avec le monde »⁵³. À ce propos, Didier PARIS affirme plus précisément que l'on est passé du périmètre aux territoires par rapport à un contexte de mondialisation de l'économie et d'une intégration politique accrue des économies nationales dans des entités supranationales de plus en plus vastes⁵⁴. Aujourd'hui, la métropole devient un lieu de communication dans le réseau décisionnel mondial et le phénomène de métropolisation correspondrait davantage au processus permettant la connexion d'une région urbaine à ce réseau mondial⁵⁵. Elle engendre donc une hiérarchie davantage basée sur un modèle fonctionnel rayonnant internationalement, plutôt que sur la place centrale qu'occupe un territoire à l'échelle régionale. Didier PARIS parle alors de « région métropolitaine », et, à une échelle méta-régionale, évoque la notion de « bassin métropolitain » comme peuvent l'être les territoires de Londres et Paris par exemple, ou en-

43 Ibid., p. 4.

44 Ibid.

45 Laurent THERY (sous la direction de), *op. cit.*, p. 26.

46 Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 207.

47 Ibid., p. 203.

48 Ibid., p. 4.

49 Ibid., p. 4-5.

50 Ibid., p. 4.

51 Ibid., p. 17.

52 Ibid., p. 4.

53 Ibid.

54 « La métropole apparaît à la fois comme le lieu d'articulation entre le niveau du « global » et le niveau du « local/régional » [...] elle s'impose comme le cadre géographique incontournable des formes contemporaines du développement [...] le processus de métropolisation constitue le support conceptuel de ces dynamiques de développement économique et culturel. ». Voir : Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 202.

55 Ibid., p. 204.

core de « mégalopolis » (Jean GOTMAN, années 1960) applicable à une échelle infra-continentale comme peut l'être la « banane bleu » européenne définie par la DATAR et le GIP-Reclus, ou encore la façade Est américaine⁵⁶.

Au fur et à mesure, on observera l'effacement progressif de la notion d'« urbain » au profit de la notion de « métropole », bouleversant au passage les repères de la planification et du projet urbain. Il s'agit désormais d'articuler les échelles. Or, depuis les Trente Glorieuses, l'action publique territoriale française a été pensée et outillée par la planification à large échelle. De même, la métropolisation amène à la question de la régulation des activités structurées qui ont émergés dans les régions urbaines en France et en Europe ces dernières décennies. Or, cette échelle ne correspond pas aux limites administratives et politiques traditionnelles. Ce conglomérat d'espaces fonctionnels administrés par une ville centre, des communautés suburbaines, ou encore par des villes petites et moyennes, manquent cruellement de cohérence globale, d'où la nécessité d'établir des « Projets métropolitains » institutionnels à l'échelle de la région urbaine. La métropolisation peut être présentée à la fois comme un processus de concentration des ressources du développement, comme un processus de connexion au réseau de l'archipel décisionnel mondial, ou encore comme un processus de mobilisation des acteurs du développement de la métropole à travers le concept de « Projet métropolitain »⁵⁷.

56 Ibid., p. 206.

57 Ibid., p. 205.

1.1.2. Les concepts de «Projet métropolitain» et de «Consulttion urbaine et territoriale» comme vecteurs de régulation des effets de la métropolisation

La métropolisation a amené les agglomérations françaises à engager des politiques de développement territorial depuis plusieurs décennies afin de répondre aux défis qu'elle pose (le développement des entreprises, l'accueil de nouvelles activités et nouveaux habitants, la fluidité des transports et des communications, la diminution du chômage et des inégalités sociales, la diminution de l'étalement urbain, ou encore les risques environnementaux...). Pour certaines d'entre-elles, ces politiques de développement territorial correspondent à de véritables stratégies de développement spatialisées, encadrées par des institutions intercommunales⁵⁸. Les enjeux pris en compte (les ressources naturelles, la consommation d'énergie et d'espace, la localisation des grands équipements, les ségrégations sociales, ou encore les effets des grands centres commerciaux périphériques...) correspondent aux défis posés par le phénomène de métropolisation aux agglomérations françaises et européennes. Résoudre ces enjeux implique principalement la construction sans fin d'infrastructures routières et autoroutières, notamment afin d'organiser aux mieux la division territoriale du travail. À l'échelle internationale, les agglomérations françaises et européennes sont dans un schéma concurrentiel pour assurer leur développement à travers la localisation d'institutions et d'entreprises internationales sur leur territoire. Ainsi, comme le précise Alain MOTTE, leurs politiques urbaines sont organisées autour de projets phares⁵⁹. Ces derniers sont chapeautés par un projet global de cohérence, le « Projet métropolitain ». En effet, en France aujourd'hui, une métropole est à la fois une réalité vécue sur un vaste territoire, une institution d'un nouveau genre, ainsi qu'un « projet stratégique » initié par l'Etat. Pour ainsi dire, l'institution métropolitaine elle-même ne peut se concevoir sans projet global⁶⁰. Autrement dit, le projet métropolitain est la condition *sine qua none* à la constitution d'une métropole. Il est constitué de projets structurants en concordance avec une approche globale du territoire. Comme l'affirme Laurent THERY, « un projet stratégique métropolitain résulte nécessairement d'une combinaison entre une perspective territoriale et l'ensemble des projets, économiques, sociaux, culturels... »⁶¹. Également, le projet métropolitain permet de constituer une représentation globale au territoire qui permet de fédérer la population métropolitaine et de servir de références communes aux actions politiques (collectives ou individuelles)⁶². En d'autres termes, c'est du Projet métropolitain (et des projets qui en résultent) que naît une « culture métropolitaine ». D'autre part, celui-ci incite à considérer de nouvelles interdépendances entre territoires (qui forment aujourd'hui de vastes systèmes d'échanges) et entre le « monde » extérieur et le territoire « métropolitain ». Pour Alain MOTTE, ces interdépendances multiscalaires sont les enjeux majeurs de la sphère publique territoriale⁶³. Autrement dit, la métropolisation peut également être caractérisée sous le prisme d'un modèle de développement « territorialisé » et correspondant à un processus volontariste de mobilisation d'acteurs par le projet métropolitain⁶⁴.

En France, le phénomène de métropolisation a historiquement profité à la région parisienne en fonctionnant comme un processus cumulatif continu. Cependant, cela a empêché l'émergence d'autres métropoles fortes au niveau national et amené à une nouvelle politique étatique dite, des « métropoles d'équilibre » (impulsée par la DATAR dès sa création en 1963 pour contribuer au rééquilibrage du territoire)⁶⁵. Au XXI^e siècle, l'ère des OREAM (Organismes régionaux d'étude et d'aménagement d'aire métropolitaine) se retrouve supplantée par la décentralisation. Toutefois, loin d'être résorbé, le déséquilibre est encore manifeste. Fin 2003, le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT), ainsi que la DATAR⁶⁶, ont alors lancé un appel d'offre pour un rayonnement européen des métropoles françaises⁶⁷. L'ambition gouvernementale était alors d'accompagner les territoires métropolitains pour les aider à se hisser dans la compétition urbaine à l'échelle européenne et mondiale, tout en les confortant dans leur rôle moteur pour les économies régionales. Pour cela, il s'agissait de développer les fonctions métropolitaines supérieures, de mobiliser progressivement les politiques sectorielles de l'Etat, ou encore d'encourager la mise en place d'une coopération métropolitaine, notamment à travers la mobilisation des grandes villes et des villes moyennes qui les entourent à travers une ingénierie adaptée. C'est en 2004 que la notion de « Projet métropolitain » fit alors son apparition dans les politiques des grandes agglomérations françaises avec cet appel à la coopération métropolitaine. Quinze métropoles ont été choisies par les ministres en charge de l'aménagement du territoire les 16 mars et 9 août 2005 et des projets partenariaux ont alors pris formes à travers une réflexion prospective et la définition d'actions transversales ambitieuses comme le développement de

58 Ibid., p. 2.

59 Ibid., p. 8.

60 « Il n'y pas de projet sans institution et pas d'institution sans projet ». Voir : Laurent THERY (sous la direction de), *op. cit.*, p. 17.

61 Ibid., p. 6.

62 Ibid., p. 25.

63 Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 4.

64 Didier PARIS parle alors de « métropole-territoire » pour qualifier cette approche. Voir Ibid., p. 204.

65 Ibid., p. 203.

66 Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale.

67 À Marseille par le biais de Frédéric de Saint-Sernin, secrétaire d'Etat à l'aménagement du territoire. Voir : Alain MOTTE, *op. cit.*, Préface.

l'emploi supérieur, le rayonnement par les congrès internationaux, les espaces stratégiques autour des gares TGV etc. Ministères, associations d'élus, organismes techniques nationaux, ou encore milieux universitaires étaient associés à la démarche. La politique des « Projet métropolitains » traduit donc le renouvellement du positionnement de l'Etat et de la sphère publique vis-à-vis des territoires urbanisés. D'autre part, l'appel de la DATAR a amené les communes et les agglomérations françaises à se constituer en « aires métropolitaines » pour se positionner sur l'échiquier européen. Les territoires se sont alors construits par le truchement de réalités économiques, sociales, structurelles, révélant par-là même la complexité inhérente aux concepts d'agglomération, de métropole, et d'aire métropolitaine. Si après le défi intercommunal de 1999, l'année 2004 inaugurait le défi métropolitain, ce n'est véritablement qu'à partir des lois NOTRe du 7 août 2015 (portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République) et MAPTAM du 27 janvier 2014 (sur la Modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles) que la notion de « métropole » devint une réalité administrative, au-delà de la réalité fonctionnelle. La loi MAPTAM définit le concept de métropole comme « *un espace de solidarité pour élaborer et conduire ensemble un projet d'aménagement et de développement économique, écologique, éducatif, culturel et social de leur territoire afin d'en améliorer la cohésion et la compétitivité et de concourir à un développement durable et solidaire du territoire régional* » (Art. L. 5217-1). Autrement dit, les documents d'urbanismes sont désormais en charge de prendre en compte la solidarité sociale et territoriale, ainsi que la notion de développement durable dans la lignée des lois Grenelle (2009-2010), encourageant par-là même la transition écologique à court terme. Ce changement d'approche de l'action publique territoriale révèle la maturité d'un espace urbain qui ne se conçoit plus seulement désormais en termes d'urbanité à proprement parler, mais également en prenant en compte les espaces ruraux et naturels. Alain MOTTE qualifie cette nouvelle approche de « post-moderne »⁶⁸.

C'est dans ce cadre qu'émerge le concept de « Projet métropolitain ». À ce dernier, Alain MOTTE accole deux acceptions, celle qui renvoie à un réseau territorial d'acteurs publics en réponse à l'appel d'offres de la DATAR de juin 2004, et celle qui renvoie à une démarche autonome par les acteurs publics principaux d'une région urbaine⁶⁹. En somme, on peut définir le projet métropolitain comme l'action d'acteurs qui décident de réguler les effets de la métropolisation. On notera également que ce concept dépasse le cadre national français puisque Barcelone, Bilbao, Manchester ou encore Gênes sont concernées par une telle démarche⁷⁰. Ainsi, le projet métropolitain favorise également le positionnement d'une métropole par rapport à ses « concurrentes » françaises et européennes⁷¹. Paradoxalement, le cas de Lyon révèle que ces mutations permettent au monde local de s'ouvrir sur le monde, tout en renforçant les solidarités territoriales locales⁷². En effet, les réponses à l'appel d'offre métropolitain de la DATAR révèlent différentes typologies de configurations spatiales avec des territoires constituant leur projet métropolitain autour d'une agglomération (projet métropolitain d'agglomération), d'une aire métropolitaine (territoire centré sur une métropole forte), ou encore d'un réseau de villes régional (dispositif associant le réseau de villes moyennes à la métropole ou capitale régionale)⁷³. Les territoires sont désormais considérés comme de véritables leviers de modernisation de l'action publique par le projet urbain à la large échelle (Euralille, Île de Nantes, Paris Rive-Gauche, Euroméditerranée...)⁷⁴. Il s'agit d'une réinterprétation du sens de la planification à travers une nouvelle vision qui assemble la planification territoriale et le projet urbain. Si cette démarche et cette logique de la réflexion à large échelle de projet est également internationale (Genève, Fribourg, Moscou, Ruhr...), Alain MOTTE analyse particulièrement trois grandes régions urbaines françaises au-dessus des autres : Lille, Lyon-Grenoble et Marseille-Aix⁷⁵. En effet, ces territoires ont été structurés depuis plusieurs décennies par le double phénomène de métropolisation-globalisation, et leur démarche de projet métropolitain aboutie bien souvent à de véritables consultations urbaines et territoriales internationales.

L'exemple du projet d'envergure du *Grand Moscou*, qui prévoit une extension de la capitale russe sur 160 000 ha et 60 km de lignes de métro supplémentaires afin de décongestionner celle-ci⁷⁶, est particulièrement démonstratif d'une logique de projet métropolitain et de consultation urbaine et territoriale à l'international⁷⁷. La Ville de Moscou a lancé une consultation internationale en 2012 avec pour mission de cadrer à large échelle l'évolution de l'agglomération, de concevoir l'extension de la ville, ainsi que de réaliser un plan masse pour un terrain particulier où devra s'étendre, outre des logements et des services, le centre fédéral. À travers ses projets, l'équipe française Antoine Grumbach/Jean Michel Wilmotte a gagné les premiers prix, en compagnie de l'équipe anglo-américaine Urban Strategy. En France, par

68 Shearmur, R. (2008). MOTTE, Alain (dir.) (2007) *Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains*. Paris, Economica, 272 p. (ISBN 978-2-7178-5354-4). Cahiers de géographie du Québec, 52(146), 369-371.

69 Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 18.

70 Ibid., p. 208.

71 Ibid., p. 257.

72 Ibid., p. 61.

73 Ibid., p. 216.

74 Laurent THERY (sous la direction de), *op. cit.*, p. 26.

75 « Aix-en-Provence – Marseille » fait partie des projets retenus en 2005 par la DATAR. Voir : Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 11.

76 Qui prévoit d'atteindre 14 millions d'habitants en 2025.

77 *Grand Moscou*, Moscou Russie 2012, <http://www.wilmotte.fr/fr/projet/37/Grand-Moscou>.

sa consultation urbaine et territoriale intitulée *Lille Métropole 2030*, Lille a souhaité produire une vision à long terme pour son territoire métropolitain. Initié entre 2011 et 2013 par le Syndicat mixte du SCOT de Lille Métropole, cette consultation prônait le renforcement de l'attractivité de la région métropolitaine lilloise tout en construisant l'éco-métropole de demain. Pour concevoir cet objectif, deux équipes ont été sélectionnées, Studio 011 et l'AUC, afin de proposer séparément deux visions d'ensemble : une favorisant la dimension transfrontalière de Lille, intégrée à la « *North Western Metropolitan Area* », une autre préconisant un territoire « 100% délicat » à travers une réflexion davantage basée sur le cadre de vie, notamment en mettant en valeur la spécificité des métropoles millionnaires, capables de réunir certaines qualités des grandes métropoles tout en évitant les inconvénients du quotidien des mégapoles⁷⁸. De son côté, le projet métropolitain du *Grand Paris*, qui vise à transformer l'agglomération parisienne en une grande métropole mondiale du XXI^e siècle, a fait l'objet d'une consultation internationale intitulée *Le Grand Pari(s)*. Annoncée en juin 2007 pour développer une vision globale d'aménagement pour la région Île-de-France et « travailler sur un diagnostic prospectif, urbanistique et paysager, sur le Grand Paris à l'horizon de vingt, trente voire quarante ans »⁷⁹, cette consultation a mobilisée dix équipes internationales d'architectes⁸⁰. Enfin, l'exemple du Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence est particulièrement intéressant pour la richesse, l'originalité et la variété de sa consultation urbaine et territoriale. Lancée en 2014 dans le cadre d'une Mission interministérielle pour la future Métropole Aix-Marseille-Provence, trois équipes internationales ont été mobilisées pendant dix mois afin de « concevoir un avenir souhaitable à ce territoire », notamment en faisant germer des idées de projets. Ces équipes pluridisciplinaires de concepteurs (urbanistes, paysagistes, sociologues, philosophes, artistes, spécialistes de la mobilité, de l'environnement, de l'économie...) ont croisés l'ensemble des dimensions du développement pour faire émerger des visions synthétiques du futur. L'objectif était de dessiner des visions à dix ou quinze ans, d'établir des processus d'actions associés et de proposer des projets démonstrateurs capables d'enclencher à court terme la transformation métropolitaine. Ce travail a été effectué sur plusieurs échelles de temps et d'espaces, « de l'espace monde aux grandes proximités »⁸¹.

Plus précisément, la consultation urbaine du projet Aix-Marseille-Provence a donné lieu à la réflexion d'un « *périmètre légitime d'action publique et collective* »⁸². L'ouvrage *Convergences métropolitaines* retrace cette démarche et met en avant la mobilité comme « *raison première de la formation de toute métropole* ». Un point est également fait sur la spécificité territoriale du territoire, constituant un vaste système multipolaire agrégeant des réseaux de communes et des micro-bassins de vie interdépendants⁸³. Alain MOTTE analyse précisément trois pôles productifs principaux de la région urbaine Marseille-Aix : le pôle marseillais (qui a connu de grandes difficultés des années 1960 aux années 1990), le pôle ouest de l'Étang de Berre (dominé par l'industrie lourde et la pétrochimie et qui a également connu des difficultés économiques dans les années 1970 et 1980), ainsi que le pôle aixois (lieu de développement des hautes technologies qui a connu une dynamique considérable dans les années 1980 et 1990)⁸⁴. À ces pôles, il ajoute deux espaces productifs qui ont essentiellement impacté la structuration économique du territoire (Vitrolles-Plan de Campagne et Aubagne-Gémenos), ainsi que deux espaces qui ont particulièrement été marqués par la mutation des industries traditionnelles (Gardanne et La Ciotat). Autrement dit, la région urbaine Marseille-Aix-en-Provence est caractérisée par un polycentrisme unique en France, posant avec insistance la question des liaisons polaires et par extension des entrées de métropole. De toute évidence, la mobilité est l'enjeu principal du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence et l'INSEE distingue trois principaux sous-ensembles qui l'organisent : Marseille-Aubagne, Aix-en-Provence-Gardanne, ainsi que le réseau Ouest métropole autour de l'Étang de Berre. On remarquera que ces sous-ensembles, interdépendants avec près de 100 000 personnes transitant de l'un à l'autre chaque jour, correspondent aux pôles économiques du territoire. Ainsi, comparés au Grand Toulouse ou au Grand Lyon, les flux métropolitains domicile-travail de la métropole Aix-Marseille-Provence illustrent d'une part, le polycentrisme caractéristique du territoire, d'autre part, la bonne échelle territoriale de la métropole institutionnelle (voir carte 1).

78 Laurent THERY (sous la direction de), *op. cit.*, p. 28.

79 *LeGrandParis.culture.gouv.fr*

80 Richard Rogers, Yves Lion, Djamel Klouche, Christian de Portzamparc, Antoine Grumbach, Jean Nouvel, Studio 08, Roland Castro, LIN Finn Geipel Giulia Andi et MVRDV.

81 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 93.

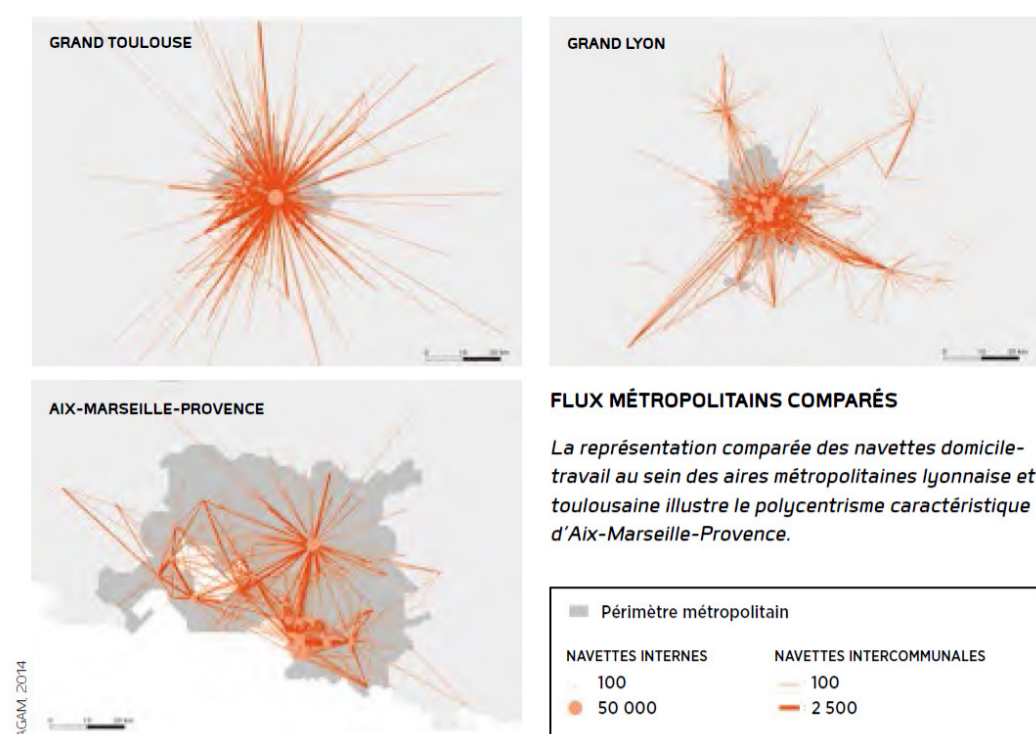
82 Ibid., p. 29.

83 Ibid., p. 87.

84 Alain MOTTE, *op. cit.*, p. 83.

CARTE 1 – UNE MÉTROPOLE À LA BONNE ÉCHELLE DES FLUX DE DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Carte extraite de l'ouvrage *Convergences métropolitaines*, p. 29.



La genèse de ce polycentrisme remonte à l'antiquité. Trois grandes périodes historiques rappellent en effet le caractère métropolitain de la région urbaine Marseille-Aix : la période antique, marquée par la compétition avec Carthage et le rayonnement sur le sud de la Gaule (notamment par l'introduction de la vigne et de ses pratiques culturelles) ; la période de l'expansion méditerranéenne, avec le rôle majeur joué par Marseille dans le premier empire colonial français avec les Antilles ; ainsi que la période du port industriel du XIX^e siècle jusqu'aux années de l'après-guerre avec l'ouverture vers l'Asie, induite par le percement du canal de Suez, l'arrivée massive de rapatriés des colonies, la mutation urbaine des villes d'accueil, ou encore l'industrialisation autour de l'Étang de Berre⁸⁵. Si *Massalia* a été créée par une colonie grecque commerciale vers 600 av. J.-C., *Aquae Sextiae* a été établie en 122 av. J.-C. par Rome pour précisément défendre ses intérêts commerciaux auprès de la cité phocéenne contre les incursions des tribus gauloises alentour. Autrement dit, les liens d'échanges entre Aix-en-Provence et Marseille existent depuis l'antiquité, bien que les intérêts des élites urbaines aient divergés par la suite⁸⁶. À ces deux cœurs de métropole s'associent d'autres centralités qui composent l'aire urbaine (Salon, Istres, Miramas, Fos-sur-Mer, Martigues, Aubagne, La Ciotat, Vitrolles, Marignane, Pertuis) qui ont également une histoire ancienne, davantage provençale. Paradoxalement, l'actualité du polycentrisme caractéristique de cet espace peut probablement être imputé à l'échec marseillais au XX^e siècle. Le sociologue Michel Péraldi rappelle qu'en 1920, 100 000 habitants seulement séparèrent Barcelone de Marseille⁸⁷. Si les explications visant à expliquer ce rendez-vous manqué de la cité phocéenne avec son histoire sont nombreuses, une en particulier impactent sensiblement la région urbaine Marseille-Aix-en-Provence. En 1966, Marseille refusa le statut de Communauté urbaine par l'intermédiaire de son maire de l'époque, Gaston DEFERRE, alors que Lille, Lyon, Bordeaux, ou encore Strasbourg optèrent pour le volontarisme politique. Si cela a impacté sensiblement le territoire métropolitain d'aujourd'hui, l'État a également conduit en parallèle une vigoureuse stratégie de redéploiement des dynamiques économiques et urbaines de l'agglomération marseillaise avec la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer en 1965 et la ville nouvelle de l'Étang-de-Berre en 1972, devenue Ouest Provence⁸⁸. Ainsi, le territoire métropolitain d'Aix-Marseille-Provence correspond à une « métropole vécue », historiquement de façon polycentrique, notamment par des « archipels » d'entreprises et de fonctions (encadrement public, fonctions supports, promotion et mutation urbaine, production mondialisée, transformation des ressources, portuaire et logistique) qui s'étirent sur l'ensemble du territoire et qui le structurent de nos jours⁸⁹.

La Métropole Aix-Marseille-Provence pose donc la question de l'évolution actuelle de l'urbain généralisé et notamment du phénomène de métropolisation par son polycentrisme interne, liant Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, Vitrolles-Marignane, ou encore Martigues-Port-de-Bouc... Si le territoire métropolitain est à la bonne échelle des flux domicile-travail, un polycentrisme externe est également manifeste à l'échelle régionale avec Montpellier, Avignon, Nîmes, Toulon, ou d'autres encore dans le Var et le Luberon⁹⁰. Par ce fait métropolitain, les territoires concernés, qu'ils fassent partie du territoire métropolitain ou pas, intègrent un fonctionnement global, d'échelle internationale, où ils forment une « place » visible de loin, attractive et rayonnante. On notera au passage que la Région Sud-PACA est une des plus métropolisées de France avec les métropoles Aix-Marseille-Provence, Nice Côte-d'Azur et Toulon-Provence-Méditerranée et que les relations inter-métropoles laissent présager l'hypothèse d'une troisième échelle de polycentrisme, notamment comme tend à le démontrer de façon directe le projet d'infrastructure lourde LNPCA. Ces constats amènent à questionner un changement d'échelle de l'urbain⁹¹, ainsi qu'un

85 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 32.

86 Alors qu'Aix-en-Provence est une ville de Parlement et d'Université avec une élite de robe et de propriété foncière, Marseille est une ville commerciale, puis industrielle. Voir : MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 32.

87 Ibid., p. 33.

88 Ibid., p. 33.

89 Ibid., p. 30.

90 Ibid., p. 30.

91 Ibid., p. 31.

possible avantage dans le polycentrisme « constitutif » de la réalité métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence⁹². En effet, ce polycentrisme est responsable de la grandeur territoriale de la métropole, avec un système d'une demi-douzaine de pôles s'agréant aux deux pôles majeurs que sont Aix-en-Provence et Marseille. On notera au passage que le territoire d'Aix-Marseille-Provence se singularise également par son réseau autoroutier, premier en France pour sa part dans le linéaire routier et qui induit une pratique de l'automobile digne des grandes agglomérations américaines⁹³. Exigeant une organisation « systémique » et non un rapport centre-périphérie⁹⁴, ce polycentrisme n'est-il donc pas en phase avec la nouvelle vision réticulaire de l'espace territorial ? À ce propos, le message conclusif de l'OCDE au sujet de la Métropole Aix-Marseille-Provence laisse songeur : « *les défis les plus importants pour l'aire métropolitaine de Marseille ne viennent pas tant de l'extérieur et de la concurrence avec les autres grandes métropoles, que de l'intérieur* »⁹⁵.

Ainsi, il convient aujourd'hui pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence d'œuvrer à une « métropole des liens » (flux, échanges, infrastructures) de par le constat d'une urbanisation qui a trop eu tendance à se diluer au gré des corridors de déplacements⁹⁶. Par la mise en réseau de l'archipel métropolitain, il s'agit de renforcer également les centres historiques, les pôles de vie, les lieux de culture et d'identité, ainsi que les nombreux noyaux villageois (souvent très prisés et pouvant servir de polarité de vie)⁹⁷. L'OCDE démontre que les performances économiques passent de 1 à 2 points de croissance en plus tout en ayant moins d'étalement urbain et de dépendance automobile pour les métropoles dont la gouvernance est intégrée à l'échelle de l'aire fonctionnelle. Ainsi, la mobilité dicte le fonctionnement en réseau d'un territoire métropolitain et traduit directement la mutation urbaine mondiale vers une polarisation accélérée dont la « grande ville » est la forme dominante⁹⁸. Une métropole est « *une ville ouverte sur le monde, une ville et ses territoires où les flux de tous ordres sont d'autant plus considérés comme des richesses, que la place en génère une part par ses productions et ses valeurs ajoutées* »⁹⁹. Ainsi, le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence entend mettre en place un véritable réseau multimodal de mobilité, répondant aux besoins actuels des habitants et anticipant les besoins à venir dans une perspective durable¹⁰⁰. Par son caractère polycentrique et donc multipolaire, cette « métropole des archipels » (*Convergence métropolitaines*) correspond à six principaux archipels (voir carte 2) desquels ressortent trois nécessités dans le cadre du projet métropolitain¹⁰¹ :

- « *Mieux reconnaître et promouvoir le rôle de « porte de la métropole », « d'articulation centrale » – ou « hub métropolitain » - dans le système métropolitain, du territoire de Vitrolles-Marignane, qui s'insère d'une façon ou d'une autre, dans presque tous les archipels observés et les connectent avec l'extérieur ;*
- *Miser sur les fonctions urbaines de portée métropolitaine des villes de l'ouest de l'Etang-de-Berre, pour dépasser le clivage né des années 1970 entre un ouest industrialo-portuaire et un est plus urbain.*
- *Organiser les deux fortes centralités que sont Marseille et Aix-en-Provence et à partir d'elles, deux ensembles de centralités lovées dans les vallées de l'Huveaune (impliquant Aubagne, mais aussi La Ciotat) et de l'Arc (impliquant des pôles de développement comme Rousset, mais aussi Gardanne), pour étendre là-encore les potentiels métropolitains, plutôt que de les laisser se concentrer par le marché. »*

Autrement dit, le polycentrisme caractéristique de la région urbaine Marseille-Aix-en-Provence entraîne une réflexion cruciale sur la notion « d'entrées de métropole » au sein du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence. Il invite à théoriser cette notion à l'aune de la vision réticulaire de ce territoire et le phénomène de métropolisation est rendu visible par cette caractéristique particulière. Ce polycentrisme amène également à faire le tour de la notion d'« entrée urbaine » ou d'« entrée territoriale », afin d'en mesurer le sens. On notera l'hésitation sémantique caractéristique de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* sur la notion d'entrée de métropole¹⁰² qui révèle la difficulté d'en définir le concept.

92 Ibid., p. 81.

93 Ibid., p. 81.

94 Ibid., p. 81.

95 Ibid., p. 36.

96 Ibid., p. 87.

97 Ibid., p. 87.

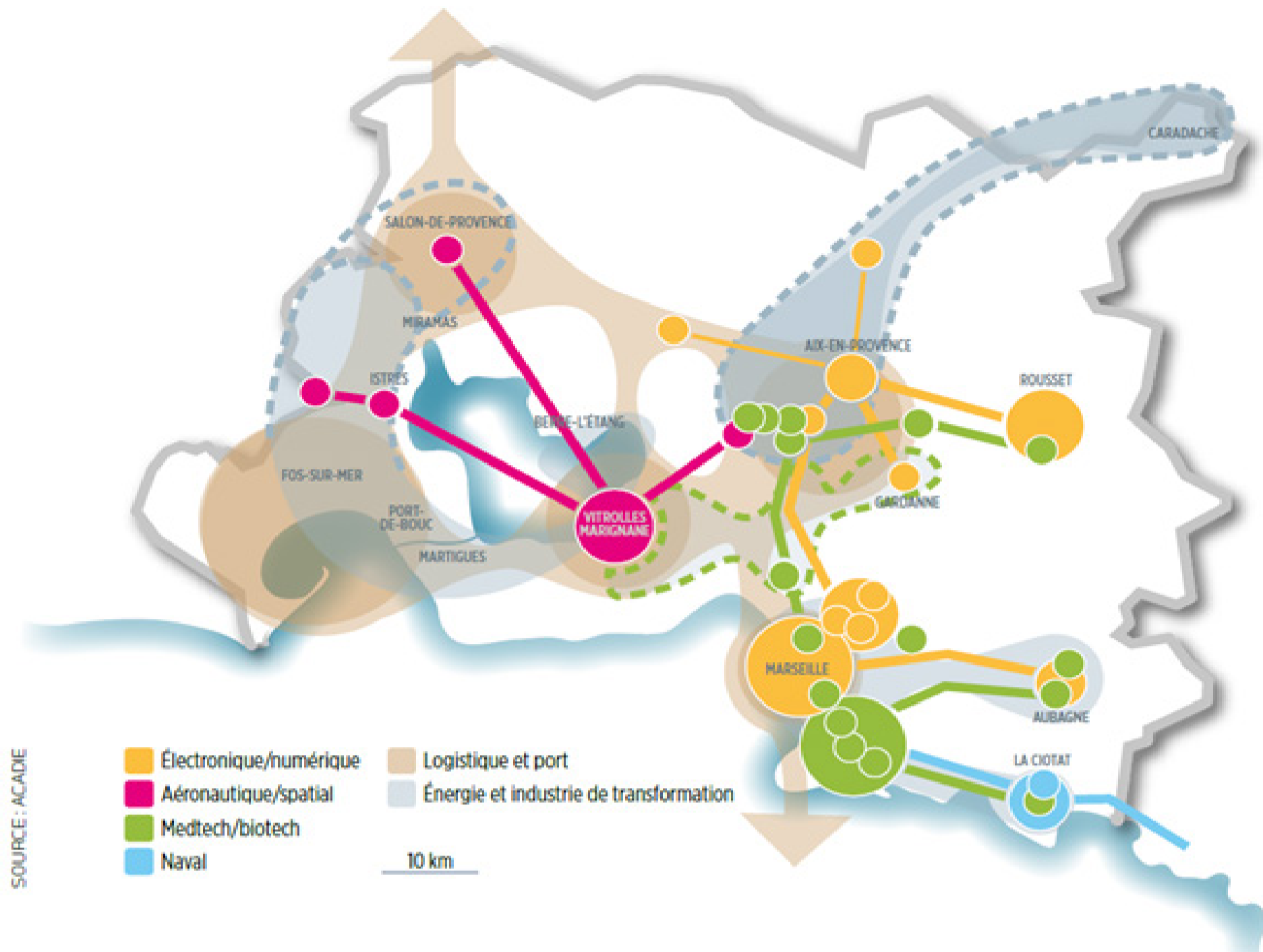
98 Ibid., p. 34.

99 Ibid., p. 35.

100 Ibid., p. 82.

101 Ibid., p. 85.

102 « *Mieux reconnaître et promouvoir le rôle de « porte de la métropole », « d'articulation centrale » – ou « hub métropolitain » - dans le système métropolitain. »*. Voir : Ibid., p. 85.



CARTE 2 – LES SIX PRINCIPAUX ARCHIPELS DU SYSTÈME DES FONCTIONS PRODUCTIVES ET EXPORTATRICES DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Carte extraite de l'ouvrage *Convergences métropolitaines*, p. 85.

1.2. De la difficulté à définir, qualifier et décrire les notions d'entrées spatiales

1.2.1. La notion et le concept «d'entrée de ville» face aux phénomènes de mutations de l'urbain généralisé

Les notions « d'entrée urbaine », « d'entrée territoriale », ou plus simplement « d'entrée spatiale », constituent la base de la réflexion permettant de définir au mieux le concept d'entrée de métropole. Il s'agit en effet de prendre en compte séparément et communément les notions « d'entrée » et « d'espace » pour mettre en relief la hiérarchie fonctionnelle et la sélection territoriale qu'engendre implicitement la notion « d'entrée de métropole ». Si les qualificatifs d'entrée territoriale et d'entrée urbaine ne sont que très peu usités de façon générale, la notion d'« entrée de ville » est particulièrement mise en avant de nos jours. Il s'agit en effet d'un sujet de réflexion important pour de nombreuses collectivités, notamment concernant le développement économique et la revalorisation esthétique d'espace situés en frange urbaine.

Au Moyen-Âge, la notion d'entrée de ville faisait référence à l'une des « portes d'entrée physique » d'une ville. Celle-ci était bien souvent matérialisée par une architecture particulière comme un pont ou un arc de triomphe. Au fil du temps, la notion s'est détachée du qualificatif de « porte », qui renvoie davantage à un espace physique architectural et à une disposition urbaine bien ordonnée, aménagée et signifiante¹⁰³, pour adopter le qualificatif « d'entrée », qui renvoie lui à un espace de transition, à un entre-deux spatial. Autrement dit, la notion de « porte » renvoie davantage à un objet architectural particulier, alors que la notion « d'entrée » renvoie pour sa part à un espace urbanistique caractéristique. Au fil du temps, l'entrée de ville est passée d'un espace ponctuel représentant un enjeu économique, identitaire, sécuritaire, voire religieux, à une multitude d'espaces urbains de types quartier de gare, quartier résidentiel, ou encore zone commerciale. Également, de par leur rôle d'interface, entre l'urbain et le rural ou entre la ville et la périphérie, les entrées de villes concentrent de grands enjeux d'aménagement. Plus précisément, il s'agit d'espaces tangents au tissu urbain, aggloméré ou continu, traversés par au moins une pénétrante viaire de type primaire et irrigués par des flux importants d'hommes et de marchandises (*Tétra, 1991*). Dans l'ensemble, plusieurs marqueurs les caractérisent : la forme urbaine, le trafic, la voirie, ou encore le commerce. Mais surtout, les entrées de ville jouent un rôle majeur dans la perception, la représentation et l'image d'une ville. Elles symbolisent le premier contact avec la ville et sa première perception pour les arrivants à travers des approches « cinématique, urbanistique et paysagère » (*M. PRATS*). Cela peut parfois engendrer des paradoxes, comme le fait que de belles villes peuvent être entachées par des entrées mal entretenues. En d'autres termes, ces espaces de franges urbaines peuvent entrer en concurrence avec les cœurs de ville, tant économiquement que dans la fonction de représentation. Ainsi, les entrées de ville peuvent être qualifiées d'objets géopolitiques en tant que leur aménagement urbain caractérise politiquement la stratégie ou l'absence de stratégie d'une ville en termes d'interventions urbaines. Leur aspect dépend pour beaucoup des caractéristiques des villes et notamment de leurs dimensions.

Au niveau urbanistique, les entrées de ville ne sauraient correspondre à un morceau de ville à part entière. En effet, celles-ci troublent l'interface ville-périphérie et ville-campagne en pouvant correspondre à la fois à un espace urbain et périurbain. Pour le chercheur Yann CLERC¹⁰⁴, « l'entrée de ville matérialise l'extension contemporaine de la ville [...] C'est un objet urbain non identifié »¹⁰⁵. Toutefois, peu identifiables et multifonctionnels, ces espaces sont généralement dominés par la fonction économique. Elles peuvent en effet faire référence à des zones commerciales, des zones d'activités économiques, des zones de transition mixtes, ou encore à des zones d'échanges circulatoires intenses. Autre élément caractéristique, l'axe viaire structurant de pénétration vers la ville et vers la campagne/périphérie permet de les distinguer. Ainsi, Y. CLERC caractérise le concept d'entrée de ville comme une « non-architecture, non-urbanité, sur-signalétique, sur-voiture, sur-consommation ». Autrement dit, il s'agit également d'un marqueur sociétal. À titre d'exemple concret, le secteur Saint-Charles/Porte d'Aix peut par exemple être considérée comme une entrée de ville de Marseille. Espace multifonctionnel en manque de structuration, celui-ci fait l'objet d'une ZAC de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée. Elle est caractérisée par la présence de la gare TGV Saint-Charles, l'autoroute A7, et peut être étendue aux zones d'activités proches au nord comme Plombières, la friche Moretti, ou encore la zone Arnavant avec le Marché d'intérêt national (MIN).

103 Quentin BARBIER, *La place des entrées de ville dans l'urbain généralisé*, Architecture, aménagement de l'espace. Master de recherche Urbanisme, projet territorial et développement durable IUAR-Aix-Marseille. 2016, p. 5.

104 Ancien étudiant de l'IUAR d'Aix-en-Provence (promo 2009-2010).

105 Yann CLERC, *Les entrées de ville et d'agglomération ou l'adolescence d'un espace urbain*. Master de recherche Urbanisme, projet territorial et développement durable IUAR-Aix-Marseille. 2010, p. 6.

IMAGE 1 – L'ENTRÉE DE VILLE DE SAINT-CHARLES/PORTE D'AIX À MARSEILLE, UN ENJEU DE REPRÉSENTATION PAR LA RESTRUCTURATION URBAINE

Photo prise par l'auteur en août 2018.



Si l'entrée de ville semble être l'entrée urbaine de référence, existe-t-il d'autres types d'entrées, notamment au regard de la mutation de l'urbain généralisé ? Répondre à cette question pourrait permettre d'établir un concept général « d'entrée spatiale », évoluant ou se multipliant au gré de l'évolution spatiale de l'urbain généralisé. Par exemple, existe-t-il des entrées de périphérie ou d'agglomération ? À l'inverse, les anciennes entrées de ville du Moyen-Age donnent-elle lieux à l'existence d'entrées de centre-ville aujourd'hui ? Si tel était le cas, l'évolution de l'urbain généralisé au regard des phénomènes de métropolisation et globalisation permettrait de déduire logiquement de l'existence, de fait, des entrées de métropole.

L'une des conséquences néfastes du processus de métropolisation est le déclin économique-commercial des centres-villes, concurrencés par des périphéries émergentes particulièrement dynamiques. Ce phénomène est également la conséquence du processus de globalisation. En effet, la plupart des grandes métropoles du XXI^e siècle ont subi la fuite des habitants et des activités des centres-villes vers les banlieues ou les zones périurbaines. Ainsi, les acteurs publics, en particulier l'Etat français, entendent aujourd'hui reconquérir les centres-villes, les centres historiques et les cœurs économiques et patrimoniaux. Le 27 mars 2018, le ministre français de la Cohésion des territoires, M. Jacques MEZARD, a annoncé un plan national de redynamisation de 222 centres-villes à travers le programme *Action cœur de ville*¹⁰⁶. La question de la vitalité des villes petites et moyennes, qui représentent 23% de la population française et 26% de l'emploi national, est alors devenue un enjeu crucial. Une nouvelle représentation forte émerge alors du côté des acteurs publiques, celle que la redynamisation des centres-villes bénéficierait en réalité à l'ensemble des bassins de vie : « leur vitalité est essentielle car elle profite à l'ensemble de leur bassin de vie, et plus largement aux territoires urbains et périurbains environnants » (Jacques MEZARD)¹⁰⁷. Autrement dit, la redynamisation des centres-villes conditionne la réussite d'un territoire métropolitain¹⁰⁸. Le programme *Action cœur de ville* correspond donc à un véritable « projet de territoire » impliquant les communes, les intercommunalités, ainsi que les partenaires publics/privés autour de cinq axes structurants : la réhabilitation-restructuration de l'habitat, le développement économique et commercial équilibré, l'accessibilité, la mobilité et les connexions, la mise en valeur de l'espace public et du patrimoine, ainsi que l'accès aux équipements et aux services publics. À Marseille, le projet urbain *Ambition Centre-ville* prévoit notamment la réalisation de 50 projets d'ici 2020 afin de repositionner le centre-ville de la deuxième ville de France en véritable pôle économique majeur à l'échelle de la métropole Aix-Marseille-Provence. Pour cela, il s'agit de faire de celui-ci un véritable « lieu de destination »¹⁰⁹, à travers notamment une stratégie d'intervention urbaine qui fait le constat et qui prévoit le réaménagement de « portes d'entrée du centre-ville »¹¹⁰ (voir carte 3).

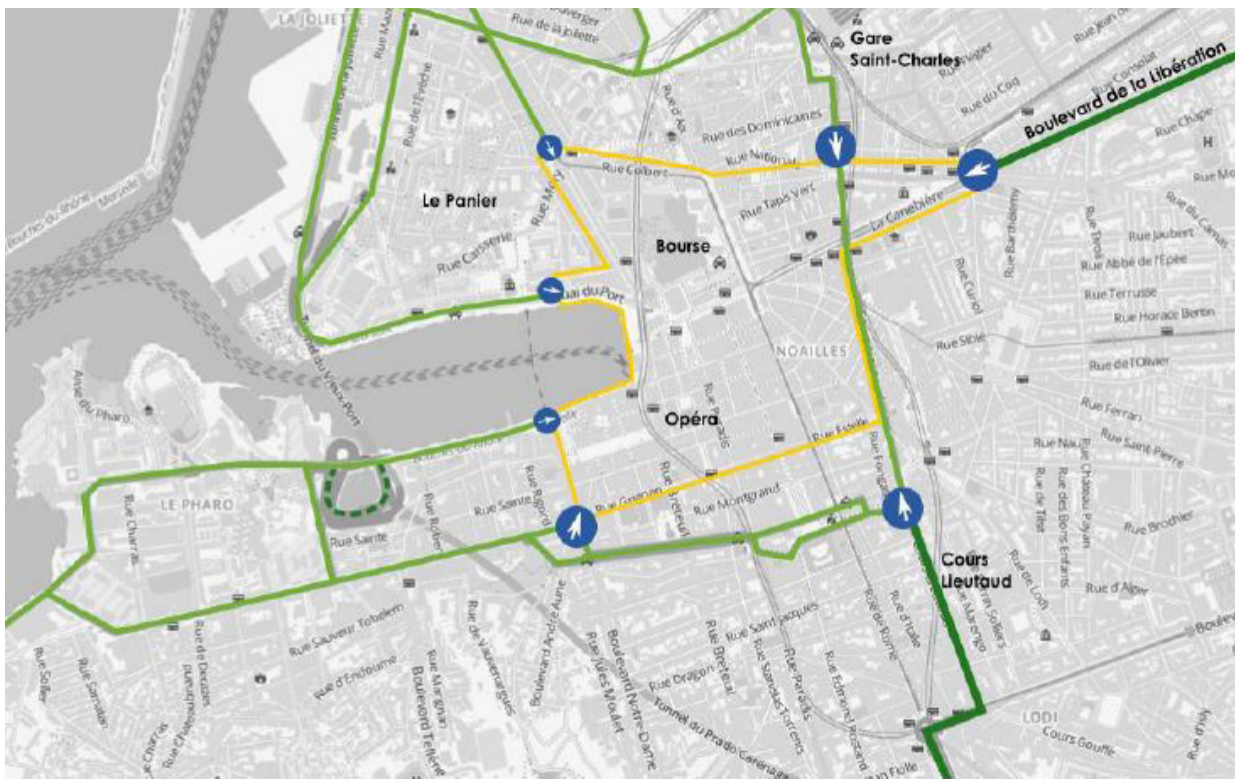
106 Coordonné par le CGET, il s'agit d'un dispositif complet (habitat, commerces, transports, etc.) et de grande ampleur (5Mds€ de budget).

107 222 villes moyennes soutenues pour redynamiser leurs centres-villes, <http://www.cget.gouv.fr/actualites/222-villes-moyennes-soutenues-pour-redynamiser-leurs-centres-villes>, publié le 27/03/2018.

108 Les métropoles constituent aujourd'hui un assemblage et un maillage de villes petites et moyennes autour ou connexe d'une ville mère.

109 T. GOUVERNET, membre élu CCIMP, responsable commission Centres-Villes.

110 Etude Cibles&Stratégies, *Imaginer le centre-ville de demain, Phase I. Le bilan d'attractivité du centre-ville*, 2017.



CARTE 3 – L'ACCESSIBILITÉ ET LA CIRCULATION AUTOUR DU CENTRE-VILLE COMME RÉVÉLATEUR DE PORTE D'ENTRÉE DE CENTRE-VILLE HIÉRARCHISÉES



Carte extraite de l'étude Cibles&Stratégies, *Imaginer le centre-ville de demain, Phase I. Le bilan d'attractivité du centre-ville*, 2017, p. 41.

Ainsi, au regard du projet *Ambition Centre-ville* à Marseille et du double phénomène de métropolisation-globalisation amenant au programme national *Action cœur de ville*, nous pouvons déterminer qu'il existe, de fait, des « entrées de centre-ville ». En effet, les « portes d'entrée » constatées par l'étude Cibles&Stratégies pour le centre-ville de Marseille font également l'objet d'un réaménagement programmé dans l'objectif de faciliter les flux d'entrées de l'hypercentre (secteur considéré par la même étude comme le plus opportun en termes d'actions pour la redynamisation du centre-ville). Il ne s'agit donc pas que de « portes » à proprement parler mais également d'espaces caractéristiques. Par exemple, l'une de portes, la place Sadi Carnot, correspond à un espace hautement circulatoire avec un carrefour giratoire à cinq branches sur lequel traverse l'axe structurant de la rue de la République qui relie le quartier d'affaire de la Joliette et le Grand port maritime de Marseille au Vieux-Port, ainsi que les lignes de tramway T2/T3. On y trouve également un patrimoine remarquable, ainsi qu'un mobilier urbain de qualité. Elle permet donc d'annoncer l'arrivée dans le centre-ville de Marseille à ceux qui arrivent du quartier d'affaire de la Joliette par la rue de la République. On rappellera qu'à l'époque industrielle, le centre-ville renvoyait à un espace multifonctionnel de commerce, d'artisanat, d'habitat et autres. Cet espace restreint était dominé par la Grand-Place où s'établissait le dynamisme commercial de la ville avec des marchés et commerces en rez-de-chaussée d'immeuble. Avec sa Grand-Place, le centre-ville était également un lieu symbolique du pouvoir avec généralement la présence de l'Hôtel de Ville, ou encore du Palais de Justice aux côtés d'édifices religieux de types églises ou cathédrales. En d'autres termes, il s'agissait du lieu symbolique et identitaire de la ville. On peut donc émettre l'hypothèse qu'urbanistiquement les entrées de ville de cette époque séparaient en réalité le centre-ville des faubourgs.

Si la question des entrées de centre-ville permet de retracer l'historique de l'évolution de l'urbain généralisé, l'actualité de ce dernier permet-elle d'émettre l'hypothèse de l'existence d'entrées « de périphéries », « d'agglomération », voire même « d'aire urbaine » ?

IMAGE 2 – L'ENTRÉE DE CENTRE-VILLE DE LA PLACE SADI CARNOT



Photo prise par l'auteur en août 2018.

analyse au-delà de l'entrée de ville en identifiant deux types d'entrées urbaines à l'échelle supérieure : « l'entrée ou traversée de territoire », et « l'entrée d'agglomération ». La première notion renvoie selon lui à des séquences d'approche vers une aire urbaine avec une mise en valeur des terroirs locaux, agricoles, naturels et urbains via des cônes de vue et des perspectives permettant la mise en scène de l'attractivité économique et historique d'un territoire, ainsi que de ses grands paysages (massifs, étangs, plaines alluviales, villages perchés etc.). La seconde, davantage fonctionnelle, renverrait à des axes de mobilité importants assurant la pénétration d'un territoire comme les autoroutes, les nationales structurantes, les gares ferroviaires, ainsi que les ports et aéroports internationaux. Si l'entrée ou traversée de territoire incarne le passage d'une aire urbaine, l'entrée d'agglomération marque l'entrée d'une agglomération. Cette dernière matérialiserait donc la transition entre les espaces dominés par le rural et ceux dominés par l'urbain généralisé. Y. CLERC précise également que celle-ci correspondraient aux lieux propices à l'implantation d'équipements d'échelle métropolitaine, liés au fonctionnement d'une ou plusieurs agglomérations (pôle multimodal, équipement sportif, parking relais...) ¹¹¹. En effet, l'agglomération est une ville mère constituée d'une périphérie de villes secondaires incluses dans la même continuité urbaine. L'INSEE la définit comme une « unité urbaine », autrement dit, « un territoire défini par la continuité de l'habitat ou du bâti » ¹¹². L'agglomération poserait également l'hypothèse du « post urbain », que Yann CLERC définit comme de nouvelles formes d'urbanisation engendrées par la synergie d'un ensemble d'innovations techniques, tout en précisant que l'agglomération a tendance à vouloir concentrer les périphéries éclatées ¹¹³. Ainsi, les concepts d'entrée d'agglomération et de traversée de territoire, tels que définis par Y. CLERC, permettent de se rapprocher de la notion d'entrée de métropole compte tenu du fait que l'agglomération et l'aire urbaine constituent les plus hautes entités urbaines d'une métropole. À titre d'exemple, il évoque l'entrée d'agglomération de l'A50 comme entrée ouest de l'agglomération toulonnaise.

Cette analyse permet de mettre en évidence la difficulté de définir explicitement les notions « d'entrée » et de « portes » spatiales, tant les éléments qui composent les espaces urbains et territoriaux, au regard de l'évolution de l'urbain généralisé, sont variés. La première étape dans la définition de la notion et du concept d'entrée de métropole concerne donc la sémantique. En effet, et c'est certainement là un paradoxe, on ne peut nommer cette notion qu'après l'avoir définie, ce qui est l'objet de ce présent mémoire. Ainsi, dans le doute, une notion temporaire sera utilisée, à la fois pour ne pas s'engager dans un concept non défini, mais également pour signifier dans la forme le malaise que son manque de définition induit. Dans la suite de notre analyse, nous parlerons donc « d'entrée/porte de métropole ». Également, le choix du qualificatif de « métropole » plutôt que « métropolitaine » permet de ne pas s'avancer dans une dimension spécifique que l'on ne saurait avoir pour l'instant concernant l'aspect urbain ou architectural que sous-tend ce concept. En effet, nous ne pouvons déterminer pour l'heure si l'entrée/porte de métropole qualifie, ou non, des entrées urbaines et territoriales de type commun. Une analyse sémantiquement est donc nécessaire pour poursuivre notre analyse, et pour cela, les points de vue des acteurs métropolitains ont de bonnes chances d'être révélateurs.

111 Yann CLERC, *op. cit.*, p. 22.

112 « Définition - Unité urbaine | Insee » [archive], sur www.insee.fr (consulté le 31 août 2017).

113 Yann CLERC, *op. cit.*, p. 8.

1.2.2. De la difficulté à déterminer le concept d'entrée de métropole pour les acteurs du Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence

L'évolution de l'urbain généralisé par le double phénomène de métropolisation-globalisation amène à poursuivre la démarche du chercheur Yann CLERC sur l'extension de la notion d'entrée de ville au regard de l'actualité spatiale. Sous cet angle, l'entrée de métropole apparaît comme la suite logique de l'entrée d'agglomération et de la traversée de territoire, en tant que l'agglomération et l'aire urbaine sont les entités urbaines d'échelon inférieur les plus proches de la métropole. De même, cela implique que si la considération d'une entité spatiale au-delà de la métropole s'officialise à l'avenir (mégapole, mégalopole...), alors la notion d'entrée de métropole devra également être supplantée en termes d'analyse. Pour l'heure, c'est bel et bien l'entité métropolitaine qui est émergente dans la sphère publique locale. Avec la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) et la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), pas moins de 21 métropoles ont émergés en France entre 2015 et 2018. Dans ce contexte, la métropole Aix-Marseille-Provence a été créée le 1^{er} janvier 2016 par le regroupement des différentes intercommunalités qui composait son périmètre auparavant. Les acteurs locaux, qui ont participé à son élaboration, ont donc un point de vue intéressant et légitime sur la notion d'entrée de métropole. Pour cela, deux structures en particulier sont intéressantes à analyser, bien évidemment la Métropole Aix-Marseille-Provence, mais également la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCIMP). En effet, l'échelle opérationnelle de cette dernière a été le périmètre métropolitain, plusieurs années avant l'officialisation de la métropole¹¹⁴.

Nicolas FRACHON, responsable des Grands Projets Métropolitains à la CCIMP, a été détaché entre 2013 et 2016 pour mener à bien la Mission interministérielle du Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence sur les cultures d'innovation¹¹⁵. Passé du « Projet métropolitain » aux « projets métropolitains », il différencie les deux notions par le fait que l'une permet de rendre visible le territoire quand l'autre le structure. Il rappelle également que la Métropole Aix-Marseille-Provence n'est pas encore construite et que, n'étant ni structurée, ni organisée, la question des entrées de métropole se pose davantage avec la vision prospective des projets. Pour lui, la notion d'entrée de métropole renvoie donc en premier lieu à une double question : « *par où et comment on entre dans la métropole ?* ». Pour N. FRACHON, le concept d'entrée/porte de métropole renverrait donc à une notion urbaine et géographique, à l'instar de l'entrée de ville. Il qualifie d'ailleurs Plan de Campagne et la vallée de l'Huveaune comme des entrées de ville de Marseille. Ainsi, au-delà même du concept, N. FRACHON perçoit une similarité géographique entre les entrées/portes de métropole et les entrées de ville, notamment au regard du polycentrisme géographique de la métropole Aix-Marseille-Provence. Cette dernière, du fait d'un manque d'organisation et étant différente des cas communs, amène donc à situer les entrées/portes de métropole à l'intérieur de son territoire, remettant en cause au passage les notions de « porte » et d'« entrée ». Également, Nicolas FRACHON amène à prendre en compte le fait que « *nous ne sommes plus dans un monde physique* ». Ainsi, la « porte physique » ne serait pas forcément liée au concept d'entrée/porte de métropole. Ce dernier renverrait davantage à un « objet-monde », et la question à se poser serait plutôt celle de savoir « *par où on se connecte à la métropole ?* ». Ainsi, il précise que « *le territoire à besoin de projets à la bonne taille et en lien avec les filières d'innovations comme Henri Fabre, PIICTO, Marseille Immuno-pole...* ». Par conséquent, la question de « *par où on rentre dans les projets métropolitains ?* » est également une question déterminante à se poser. Autrement dit, le concept d'entrée/porte de métropole renverrait à un concept de « *portes d'entrées projets* ». En outre, il évoque également le concept de « métropole spectaculaire » de David Mangin pour mettre en avant la prise en compte des monuments de natures dans le concept d'entrée/porte de métropole.

Jean-Baptiste DAVID, développeur territorial en charge de la mobilité au sein du service Etudes et Aménagement du Territoire de la CCIMP¹¹⁶, a également une vision intéressante sur le concept d'entrée/porte de métropole. À l'instar de Nicolas FRACHON, il estime que la question à se poser est d'abord celle de savoir « *comment on entre dans la métropole ?* ». Il précise qu'à la large échelle, notamment internationale, ce qui importe c'est avant tout les équipements, autrement dit, les « portes physiques » que sont les aéroports, les ports et les gares TGV. Il voit davantage les entrées/portes de métropole sous la notion « d'entrées économiques », en précisant que celles-ci concerneraient territorialement le cercle fermé de la mobilité métropolitaine. Il incite également à penser la question des entrées/portes de métropole à travers la question de leur maillage, condition nécessaire selon lui au rôle qu'elles doivent jouer.

De son côté, Vincent FOUCHIER, Directeur Général Adjoint « Projet Métropolitain et Conseil de Développement » de la Métropole

114 On peut notamment citer l'exemple de l'initiative du Club Top 20, basée sur le classement de la DATAR plaçant Marseille au rang 24^e européen.

115 Un des sept chantiers de la Mission interministérielle avec : Transition énergétique, Ville/Nature, Mobilité et accessibilité, Système logistique et portuaire, Cohésion sociale et territoriale, et Potentiels jeunesse.

116 Il a notamment effectué un travail en lien avec l'Agenda de la mobilité métropolitaine de 2016, le Mobility Tour, pour lequel 12 secteurs économiques (et Henri Fabres) ont été consultés dans l'idée de faire remonter les projets prioritaires en simplifiant au passage l'Agenda de la mobilité métropolitaine de décembre 2016. Il a également participé au Livre Blanc de la mobilité sous une lecture économique, ainsi que sur les documents d'urbanismes relatifs à la Communauté du Pays d'Aix, dans le cadre de la Mission Transport et Aménagement du territoire, focalisée sur l'urbanisme et le foncier.

Aix-Marseille-Provence¹¹⁷, bouscule particulièrement la définition d'entrée/porte de métropole, notamment par la sémantique. Le concept d'entrée/porte de métropole renverrait pour lui davantage au concept de « hubs ». Les hubs seraient des vecteurs de développement avec pour objectif de maximiser les flux et par-là même les retombées économiques d'un territoire. Si la métropole est déjà internationalisée, précise-t-il, celle-ci n'est pour autant pas connectée au monde d'un point de vue géostratégique. Autrement dit, de l'extérieur, « *on a du mal à arriver dans la métropole* ». Vincent FOUCHIER invite donc à remettre en cause la notion d'entrée/porte de métropole, notamment du fait qu'une « entrée » est également une « sortie ». Ainsi, la notion de « hub » lui semble plus cohérente d'un point de vue fonctionnel, tout en précisant qu'il ne s'agit pas là de la solution miracle. La notion de « porte » renvoie selon lui à un objet physique et plus exactement à une « frontière ». Or, nous sommes désormais dans un monde de plus en plus connecté et il serait plus pertinent de prendre en compte la notion de « points de connexions » entre « l'intérieur » et « l'extérieur » dans l'idée de caractériser un objectif fonctionnel de « fluidité », précise-t-il. Notamment, les hubs peuvent être un enjeu de densification et par-là même des objets urbanistiques. Enfin, il raccroche la notion de hub à l'idée de « destination ».

Patrice FOURNIER, fonctionnaire d'État de formation juridique et Chef de Projet à la DGA « Mobilité, Déplacements, Transports, Espaces publics et voirie » de la Métropole Aix-Marseille-Provence¹¹⁸, incite-lui à traiter le concept d'entrée/porte de métropole sous l'approche des « volumes », de marchandises et de personnes. En effet, il précise qu'il faut avoir une idée de ce qu'est l'accessibilité en ayant connaissance des grands volumes de flux. La question pertinente à se poser serait donc selon lui de savoir « *de ses portes, combien montent et combien descendent ?* ». Toutefois, il ne hiérarchise pas les entrées/portes de métropole. Il analyse plutôt deux concepts à la fois différents et connexes, en lien avec l'aménagement et la mobilité : la « porte d'entrée » et « l'accès à la métropole ». Également, il considère qu'une « porte d'entrée » n'est pas forcément une « porte de sortie ». En effet, il incite à prendre en compte l'externalité pour mettre en lumière le fait que des liens externes à la métropole peuvent être plus importants que des liens internes (en prenant le cas de Pertuis en exemple). Il précise également que la complexité territoriale de la métropole Aix-Marseille-Provence vient de son polycentrisme caractéristique qui ferait de ce territoire un espace davantage tournée vers la Provence que vers son intérieur territorial.

De façon unanime, les acteurs ont notamment insisté sur un aspect majeur du concept d'entrée/porte de métropole, la représentation métropolitaine. En effet, Nicolas FRACHON révèle qu'en réalité la métropole Aix-Marseille-Provence serait « trop vaste », engendrant du coup un manque d'incarnation auprès de ses habitants/usagers. Les projets métropolitains auraient donc pour fonction selon lui de « fédérer » et de « permettre un sentiment métropolitain ». Au-delà des projets, c'est donc une véritable démarche de *storytelling* qu'il pense nécessaire de mettre en œuvre : « *il faut raconter une histoire métropolitaine par les projets et les déplacements* ». Ainsi, pour Nicolas FRACHON, les entrées/portes de métropole doivent permettre d'entrée dans la métropole par les projets symboliques. Également, Jean-Baptiste DAVID affirme que la notion de représentativité est primordiale pour le concept d'entrée/porte de métropole, notamment par la « mobilité colorée ». En effet, il cite l'exemple parlant de la couleur du mobilier urbain de la ville d'Arles, permettant à celle-ci d'avoir une représentation territoriale forte, pour le coup en contraste et en rupture avec le territoire d'Aix-Marseille-Provence. Également, le 18 juillet 2018, la Métropole a décidé de créer une marque unique pour les transports avec un nom et des couleurs uniformes, d'Istres à Aubagne¹¹⁹. De son côté, Vincent FOUCHIER évoque la Consultation internationale du projet métropolitain du Grand Paris où l'une des dix équipes d'architectes a proposé une carte des « lieux dits » de la région parisienne, notamment par un ensemble d'images et de repères identitaires qui n'avaient jamais été représentés auparavant. Ainsi, la question de la représentation métropolitaine semble connexe au concept d'entrée de métropole.

L'analyse des acteurs du territoire métropolitain, croisée à celle des entrées urbaines et territoriales, permet de faire le constat que le concept d'entrée/porte de métropole ne peut être nommé, pour l'instant, sous un vocable clair et précis. En revanche, il est possible d'affirmer que l'entrée/porte de métropole ne peut être qualifié de « porte », comme une entrée de ville ne saurait être amalgamée en « porte de ville ». De même que cette dernière renvoie à un espace physique architectural et à une disposition urbaine bien ordonnée, aménagée et signifiante¹²⁰, il est possible d'affirmer que la « porte de métropole » correspond tout simplement aux équipements permettant l'entrée sur le territoire métropolitain : un aéroport international, un port international, une gare TGV, ainsi qu'une fin ou jonction d'autoroute. De par cette analyse, il n'est donc plus possible d'utiliser le vocable temporaire « d'entrée/porte de métropole ». Toutefois, si ces deux notions ont été accolées par intuition, pouvons-nous véritablement déterminer qu'elles n'ont rien à voir ? Dans les portes de métropole, la question de la

117 Il a joué un rôle majeur dans l'élaboration du Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence en tant que Directeur suite à l'appelle de Stéphane BOUIL-LON, alors préfet de Région et des Bouches-du-Rhône.

118 Il a notamment travaillé sur la thématique du développement durable dans le cadre de l'Agenda 21 de Miramas. Il participe aujourd'hui activement à l'organisation de la démarche co-élaboratrice du projet de PDU Métropolitain.

119 D'ici 4 à 5 ans, l'ensemble des modes de transports de MAMP (bus, cars, métros, tramways, vélos à Marseille, Aix, Aubagne, Martigues, Istres et les 87 autres communes) seront harmonisés sous une même marque et avec la même couleur ocre. Le but est de simplifier la lecture sur l'ensemble du territoire métropolitain. Voir : <https://www.ampmetropole.fr/mobilite>.

120 Quentin BARBIER, *op. cit.*, p. 5.

frontière physique d'entrée et de sortie se pose à travers un sas de sécurité, un péage, ou autre. Le phénomène de globalisation amène donc à hypothétiser le futur des frontières au sein de ces portes. Ainsi, et pour cette raison de logique fonctionnelle, on peut donc affirmer qu'une « entrée » contient une « porte ». En effet, imaginer une maison avec des entrées sans portes amène à penser la singularité de la structure du quartier dans lequel elle se trouve. En raisonnant par échelle, il est possible de décrire la porte comme une barrière symbolique dont le rôle est également d'être palpable et visible. Également, la porte incarne une « frontière temporaire », contrairement au mur qui occasionne une « frontière éternel ». Ainsi, la porte incarne autant la différence marquée que la perméabilité. Autrement dit, la porte est un objet paradoxal. Pour comprendre son sens véritable, tant de l'intérieur que de l'extérieur, il faut considérer l'espace qui l'environne comme étant lui-même objet de sens. En effet, une porte d'une maison avec une terrasse d'entrée mal entretenue n'incite pas à être franchie. De même, les autres portes dépendent de l'architecture globale de la maison et des lieux. On ne saurait omettre l'importance que joue l'entrée d'une maison en termes de sens pour celui qui y entre et pour celui qui y habite. Ainsi, l'entrée de métropole incarne en partie la représentation du territoire métropolitain et par-là même de la métropole elle-même. Par cette analyse, on peut également affirmer qu'à la différence de l'entrée de ville, dont le visiteur est avant tout local, national, puis international, l'entrée de métropole révèle des visiteurs avant tout mondiaux, nationaux, puis locaux. En effet, l'entrée de métropole s'adresse avant tout au monde entier, d'où l'importance cruciale de son aménagement urbain et territorial dont dépend en partie l'image de la métropole et de sa ville-mère. L'entrée de métropole est donc un objet et un outil géopolitique dans le jeu de concurrence nationale et internationale auquel se livre l'ensemble des territoires métropolitains de mêmes dimensions sur l'échiquier mondial. Par exemple, une entrée de métropole du Grand Paris, outre sa fonction majeure liée à la mobilité, aura aussi pour fonction de concurrencer une entrée de métropole du Grand Londres ou du Grand Moscou. À l'échelon inférieur, une entrée de métropole du Grand Lyon aura donc pour fonction de concurrencer une entrée de métropole de Florence, de Turin ou de Munich.

Par ailleurs, nos analyses nous permettent de mettre en évidence le fait qu'une entrée de métropole se distinguerait d'une entrée urbaine *stricto sensu* de par la place que celle-ci occupe dans l'urbain généralisé au regard du concept de métropole. Comme vu précédemment la métropole, contrairement à l'agglomération ou à l'aire urbaine, contient les espaces naturels en son sein et représente ceux-ci comme une ressource. Autrement dit, le concept de métropole dépasse l'urbain généralisé dans l'espace. Il s'agit d'une entité capable de prendre en compte à la fois la campagne, les espaces naturelles, la ville, l'agglomération, le rurbain et le périurbain. Si l'entrée de ville est perçue comme une séparation nette entre la ville et la périphérie urbaine et rurale, et que l'entrée d'agglomération marque la séparation entre la périphérie urbaine et la périphérie rurale, alors l'entrée de métropole est une séparation entre un territoire métropolitain et un territoire qui ne l'est pas, tout en s'exprimant urbanistiquement par une séparation entre les différentes entités urbaines et rurales en tant qu'il y a différentes façons d'entrer dans une métropole (directement par le centre-ville de la ville-mère, par la banlieue et les périphéries rurbaines, ou par la campagne). Ainsi, le concept de métropole correspond-t-il à une maturité de l'espace urbain et territorial dont témoignerait la réconciliation spatiale des différentes entités territoriales (urbaines et naturelles) ?

Cette première analyse théorique tend à montrer la difficulté sémantique à définir le concept d'entrée de métropole. Également, elle met en évidence l'importance de l'espace urbain et du territoire dans la représentation d'une métropole. Par analogie avec le concept d'entrée de ville et au regard du concept de métropole, pouvons-nous émettre l'hypothèse que le concept d'entrée de métropole renvoie à une incarnation symbolique, à un objet de représentation, avec pour fonction d'incarner et de mettre en scène le territoire métropolitain ? Par-là même, l'entrée de métropole correspond-elle un objet de propulsion d'un territoire local au sein de la géostratégie internationale ? Pour confirmer ou infirmer ces premières conclusions, l'analyse empirique des documents stratégiques du Projet métropolitain et des documents d'urbanisme de planification s'avère être une nécessité. Celle-ci permettra également de déterminer les entrées de métropole du territoire d'Aix-Marseille-Provence et par-là même de les analyser.



II. Aix-Marseille-Provence, ou la surabondance d'entrées d'une métropole en projet

2.1. Le Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, ou le défi majeur d'un espace urbain et territorial en manque de cohérence et de représentations

2.1.1. La démarche de «Projet métropolitain» Aix-Marseille-Provence, le cadre institutionnel organisant la représentation du territoire

« Notre projet est métropolitain, notre voisinage est euroméditerranéen, notre horizon est mondial. » (J.-C. GAUDIN, Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence)¹²¹.

« La France a besoin d'un port mondial, intégré à une grande métropole de dimension européenne sur sa façade méditerranéenne, capable de surmonter les défis et de faire valoir ses potentiels »¹²².

Le Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence est une démarche lancée par le Président du Conseil de la Métropole, Jean-Claude GAUDIN (également maire de Marseille). Plus exactement, la loi MAPTAM de 2014, dite « d'affirmation des Métropoles », a chargé le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence d'élaborer un « Projet métropolitain » (Art. L. 5218-7). Il s'agit donc d'une compétence légale singulière confiée légalement à la Métropole Aix-Marseille-Provence et fixant un « cadre de cohérence » permettant le partage des ambitions, l'expression des principaux objectifs, l'énonciation des axes majeurs des politiques métropolitaines, le meilleur déploiement des moyens nécessaires à la réalisation de la métropole, la négociation avec les partenaires et la définition des échéances des réalisations concrètes. C'est un « processus de réflexion, de partage et de production au long cours [...] un processus aux multiples formats pour donner à réfléchir, éclairer les choix, débattre des alternatives et communiquer sur les priorités et les projets [...] il soutient, renforce, guide la construction et l'action métropolitaine d'aujourd'hui vers 2040 »¹²³. Vincent FOUCHIER précise notamment que le Projet métropolitain a été fait par rapport aux élus du territoire et en collaboration avec les représentants économiques. Les acteurs, particulièrement variés, ont donc permis la production d'un certain nombre de preuves et démonstrations (statistiques, études, propositions) qui permettent de caractériser le fait métropolitain de la région urbaine d'Aix-en-Provence-Marseille et de légitimer par-là même la nécessité d'un Projet métropolitain. Une fois l'institution métropolitaine créée début 2016, le Projet métropolitain, en lien avec le développement et la contractualisation, s'est donc transformé en « projet des élus », occasionnant au passage une nouvelle démarche. Pour mener à bien celle-ci, trois directions ont été créées : la DGA « Projet Métropolitain et Conseil de Développement », dirigée par Vincent FOUCHIER, la DGA « Développement Urbain et Stratégie Territoriale », animée par Domnin RAUSCHER, ainsi que la Direction de la Stratégie et de la Cohérence Territoriale. La démarche de Projet métropolitain permet donc de réunir autour de la table, ainsi que de faire participer des acteurs qui, dans un autre contexte, n'aurait apporté leur contribution.

Au niveau pratique, cela s'exprime par la réalisation d'un Agenda de la Mobilité en décembre 2016 et d'un Agenda du Développement Economique en mars 2017, en collaboration avec les élus locaux et les communes du territoire métropolitain, dans l'idée de définir une cohérence et des priorités communes sur un territoire politiquement divisé. Dans la pratique, la première étape a consisté à associer, de façon inédite et en 200 jours, les 240 élus de la Métropole, le Conseil de Développement de la Métropole, the camp, ainsi que les agences d'urbanisme et les équipes techniques de la Métropole dans une démarche co-constructive à travers cinq ateliers thématiques à thecamp, autour de la fabrique d'une personnalité (une singularité et des valeurs), d'une vision (une ambition et un récit) et de l'action (vivre mieux, vivre monde, vivre ensemble, l'art de vivre)¹²⁴. Cette méthode inédite de co-élaboration a permis de développer une culture commune et des synergies entre élus et acteurs de la société civile à travers la *Fabrique du Projet* qui a abouti à 12 engagements stratégiques pour le futur de la Métropole dont l'un concerne directement les entrées/portes de métropoles : « Amplifions les capacités de nos hubs : (aéro)port, gares, réseaux numériques »¹²⁵. Le fait que cette première étape co-constructive du Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence ait lieu à thecamp est significatif. Fondé par feu Frédéric CHEVALIER, ce lieu a été créé pour être un campus de nouvelle génération, un lieu d'innovation et de réflexion entièrement dédié à la ville intelligente du futur, ainsi que pour être un lieu mondial susceptible de faire rayonner la Provence au-delà des frontières métropolitaines¹²⁶. En d'autres termes, il s'agit d'un lieu qui a vocation à être une entrée dans la métropole pour le monde. La réflexion du Projet métropolitain est basée sur le constat suivant : « connecter la métropole au reste du monde, c'est

121 MAMP, AgAM, AUPA, *Métropole pratique : Projet métropolitain*, Mai 2017, 31 p., p. 27.

122 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 22.

123 MAMP, *Ambition 2040, 12 engagements pour une Métropole à vivre*, juin 2018, p. 10.

124 MAMP, AgAM, AUPA, *La Fabrique du Projet*, Acte 1, L'intégrale des ateliers pour esquisser le projet d'Aix-Marseille-Provence, mars 2018.

125 MAMP, *Ambition 2040, 12 engagements pour une Métropole à vivre*, juin 2018, p. 10.

126 *Stratégies, Frédéric chevalier, fondateur de HighCo est décédé brutalement vendredi, 24/07/2017.*

décupler ses performances économiques »¹²⁷.

D'un point de vue géopolitique, le Projet métropolitain est un outil permettant la compétition internationale des territoires. J.-C. GAUDIN rappelle notamment que l'enjeu principal de celui-ci est de hisser la Métropole parmi celles qui comptent sur l'échiquier mondial, notamment en construisant la « capitale euroméditerranéenne » de la France¹²⁸ (en combinant deux concepts : l'ambition et la proximité). Le Projet métropolitain doit donc porter l'ambition d'une « Métropole Monde » à travers une déclinaison opérationnelle en projets, schémas et agendas. Ce concept de « Métropole Monde » induit la mise en place de la grande mobilité (ou accessibilité). Notamment, la Métropole Aix-Marseille-Provence est qualifiée de « *Métropole aux portes de la Méditerranée* » dans le document *Les 7 paradoxes métropolitains d'Aix-Marseille-Provence* qui fait partie de la démarche de la *Fabrique du Projet*. Ce même document utilise le procédé du paradoxe pour signifier la complexité de ce grand territoire. D'ailleurs, l'un des paradoxes concerne la question de l'accessibilité à la Métropole : « *Une grande ouverture sur le monde, mais un positionnement international qui doit s'affirmer* ». L'accent est notamment mis sur les « hubs d'importance » de la Métropole que sont le GPMM (1^{er} port français), l'aéroport Marseille-Provence (6^e aéroport français)¹²⁹, les trois gares TGV (Saint-Charles, Aix-en-Pce, Miramas), ou encore les 9 câbles optiques sous-marins & datacenters¹³⁰. En complément, le positionnement géostratégique avantageux de la Métropole Aix-Marseille-Provence qui est également la 1^{ère} place diplomatique après Paris (71 consulats), qui fait également l'objet d'un tissu diversifié d'organismes internationaux engagés dans des coopérations méditerranéennes (CMI/Banque mondiale, ONUDI, FEMISE, Business France, Conseil mondial de l'eau, Anima, Institut de Recherche pour le développement) et de multinationales (Expédia, CMA-CGM, Airbus Helicopter, Vente Privée...) en plus d'avoir des événements et un patrimoine d'envergure internationale, est précisé. Toutefois, ce constat avantageux est mis en contraste avec un défaut de visibilité à l'échelle de l'Europe, de la Méditerranée et du monde, une image dégradée liée à une stigmatisation ancienne de certains centres urbains, ou encore à des hubs mal connectés au territoire et avec l'international (aucune liaison directe avec les Etats-Unis et l'Asie). Enfin, « *carrefour de l'Europe et de l'Afrique* », la question du positionnement géostratégique de la Métropole est posée en ces termes : capitale euroméditerranéenne ? Métropole internationale ? Porte de l'Europe vers le Sud ? Porte du Sud vers l'Europe¹³¹ ? Ce questionnement, qui rend les ambitions et l'image de la Métropole Aix-Marseille-Provence peu lisible à l'international pose surtout la question de la fonction des entrées de métropole qui concerne directement l'enjeu du « Vivre Monde » du Projet métropolitain qui vise à « *faire d'Aix-Marseille-Provence une métropole méditerranéenne connectée au monde, porte vers l'Afrique, qui attire et retient entreprises et talents* »¹³².

Le Projet métropolitain entend, d'ici 2040, faire de la Métropole Aix-Marseille-Provence un « *phare de la Méditerranée* »¹³³, une « Métropole pivot » entre deux continents, « *jouant pour l'Afrique le rôle que Miami joue pour l'Amérique Latine [...] un point de passage obligé des marchandises des nouvelles routes de la soie* »¹³⁴. La question des « hubs » est donc un élément central du Projet métropolitain en tant qu'objet géostratégique. Ces hubs doivent être connectés à l'intérieur et à l'extérieur du territoire avec pour ambition de faire d'Aix-Marseille-Provence « *le territoire le plus visité, devant Paris en 2040* »¹³⁵, tout en captant les marchandises des « Nouvelles route de la soie », sachant que 80% des échanges mondiaux s'effectuent par voie maritime aujourd'hui (voir carte)¹³⁶. En d'autres termes, il s'agit d'être accessible directement depuis les grands hubs intercontinentaux. Pour cela, l'amplification des capacités des hubs est une nécessité¹³⁷.

127 MAMP, *Ambition 2040, 12 engagements pour une Métropole à vivre*, juin 2018, p. 72.

128 MAMP, AgAM, AUPA, *Métropole pratique : Projet métropolitain*, Mai 2017, 31 p., p. 5.

129 Il est rappelé que l'aéroport Marseille-Provence est le premier aéroport vers l'Afrique du Nord, mais qu'il pâtit de l'absence de liaisons directes avec l'Amérique ou l'Asie.

130 MAMP, AgAM, AUPA, *Les 7 paradoxes métropolitains d'Aix-Marseille-Provence*, La Fabrique du Projet, juin 2017, 34 p., p. 32.

131 Ibid., p. 31.

132 MAMP, *Ambition 2040, 12 engagements pour une Métropole à vivre*, juin 2018, p. 41.

133 Plus exactement, « *la première métropole portuaire, capitale intellectuelle et économique du bassin méditerranéen* ». Voir : Ibid., p. 45.

134 Ibid., p. 45.

135 Ibid.

136 La Méditerranée concentre 30% du commerce maritime mondial avec un trafic en forte augmentation. L'idée géostratégique du Projet métropolitain vise à capter la croissance du trafic conteneurs permise par le doublement du canal de Suez en se positionnant sur les nouvelles « routes de la Soie » que trace la Chine. Voir : Ibid., p. 73.

137 Objectif en 2040 : 4 millions d'EVP pour le GPMM (contre 1,3 million aujourd'hui), 15 liaisons directes vers les hubs intercontinentaux et les pays-cibles (Etats-Unis, Asie, Moyen-Orient et Afrique subsaharienne en priorité) et 30 millions de voyageurs dans les trois gares TGV du territoire contre 12 millions/an pour la Gare Saint-Charles aujourd'hui (3,8 millions/an pour Aix-en-Provence TGV et 750 000/an pour Miramas). Voir : Ibid., p. 71.

CARTE 4 – LA GÉOSTRATÉGIE À LARGE ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE, LA MÉTROPOLE ELLE-MÊME COMME PORTE D'ENTRÉE

Carte extraite du document stratégique, *Ambition 2040, 12 engagements pour une Métropole à vivre* (juin 2018), p. 73.



Le Projet métropolitain préconise une stratégie d'action pour les hubs de la Métropole Aix-Marseille-Provence à travers les préceptes suivants : « rapprocher les métropolitains des portes d'entrée/sortie du territoire ; faire de nos hubs des lieux de développement ; capter de nouveaux trafics et organiser toute la chaîne logistique »¹³⁸. Ceux-ci se déclinent à travers des leviers d'action : une alliance avec le port pour capter de nouveaux trafics (notamment pour étendre l'hinterland portuaire jusqu'à Lyon comme ceux du nord de l'Europe, intensifier et valoriser les trafics méditerranéens vers l'Afrique, le Moyen-Orient et la Chine, et améliorer la compétitivité du passage portuaire) ; un programme d'actions pour affirmer la vocation de « hub numérique » (notamment en tirant parti de l'avantage concurrentiel qu'offre la présence des câbles sous-marins et de la réussite de la French Tech) ; des gares TGV de qualité internationale ; des hubs comme lieux d'accueil du développement ; ou encore un aéroport davantage connecté au monde¹³⁹. De plus, la question de la connexion des hubs avec le réseau de transport régional et métropolitain pour servir à une échelle régionale (Région Sud-PACA), voire interrégionale (Région Occitanie...) est particulièrement mise en avant¹⁴⁰. Enfin, toujours sur cette question des hubs, le Projet métropolitain évoque « le marquage des portes d'entrée de la Métropole par des « totem » architecturaux/paysagers forts » et la réalisation sur les hubs de « lieux de vitrines » de la Métropole (information, démonstration des savoir-faire, visites virtuelles, innovation...)»¹⁴¹.

D'autre part, la question des entrées de métropoles est traitée dans des documents stratégiques du Projet métropolitain relatifs à la mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence comme le *Livre blanc des transports métropolitains d'Aix-Marseille-Provence* (2014) qui évoque l'enjeu de « mieux connecter les portes d'entrée internationales au réseau métropolitain et de mieux relier Aix-Marseille-Provence à l'espace régional et interrégional », tout en précisant que ces « portes d'entrée majeures » sont « deux gares TGV, un aéroport international et un port de premier plan sur deux sites »¹⁴². Le Livre blanc des transports métropolitains évoque donc des « portes d'entrée » du territoire et précise l'enjeu crucial de la diffusion de la mobilité à partir de celles-ci en évoquant une « accessibilité médiocre de sites stratégiques », ou encore une « perte de temps ». Ainsi, les entrées/portes de métropoles sont liées à la mobilité locale interne du territoire métropolitain, dans une logique de diffusion interne vers l'intérieur et de l'intérieur vers l'extérieur. Le document rentre davantage dans le détail en évoquant la nouvelle accessibilité en train de l'aéroport Marseille-Provence, tout en précisant que son accès en transports collectifs reste marginal ; ou encore en précisant la mauvaise desserte du Port de la Joliette (navires passagers) par le réseau urbain marseillais, tout en évoquant son accessibilité routière complexe et régulièrement saturée. Enfin, il évoque également la mauvaise accessibilité de Fos-sur-Mer par les transports collectifs. D'autre part, l'*Agenda de la mobilité métropolitain* (2016) présente un futur réseau MétroExpress par cars et trains pour la Métropole Aix-Marseille-Provence. Plus particulièrement, il répond aux enjeux soulevés par le *Livre blanc* sorti deux ans plus tôt en préconisant de « relier les pôles urbains principaux et les portes d'entrée »¹⁴³ notamment dans l'idée de connecter « les opérations tertiaires majeures comme Euroméditerranée, et les « portes d'entrée » métropolitaines (aéroport, port, gares TGV) à l'ensemble de la

138 Ibid., p. 74.

139 Ibid., p. 74-75.

140 Ibid., p. 73.

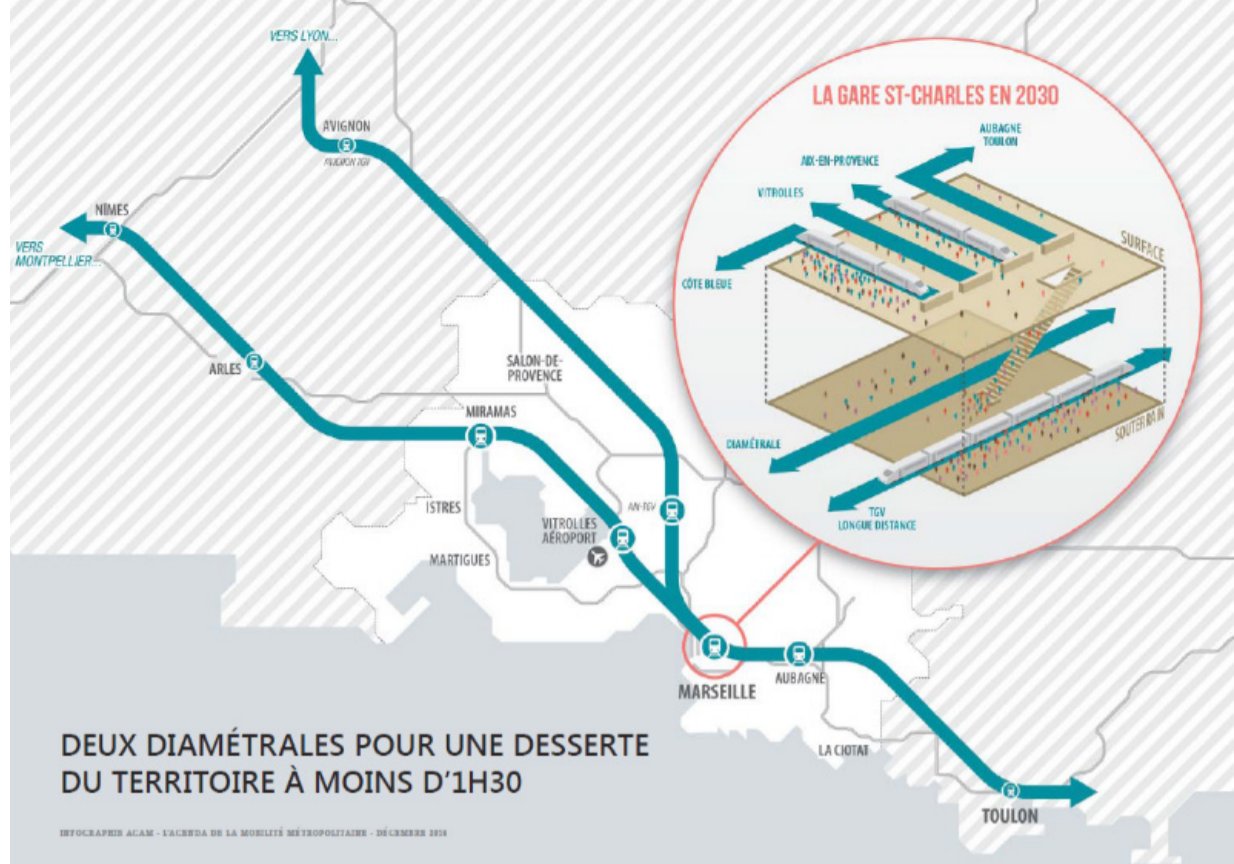
141 Ibid., p. 75.

142 Mission interministérielle pour le Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, 01 Interpellations stratégiques, *Mobilités, Le Livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence*, 2014, 92 p., p. 37.

143 MAMP, *Agenda de la mobilité métropolitaine*, 2016, p. 29.

CARTE 5 – L'IMPACT DU PROJET URBAIN DE LA GARE SOUTERRAINE SAINT-CHARLES AVEC DEUX DIAMÉTRALES SUR LA DESSERTE INTERNE ET EXTERNE DU TERRITOIRE

Carte extraite de l'Agenda de la Mobilité métropolitaine (2016), p. 40.



Métropole mais aussi aux territoires voisins dans la région [...] Par sa logique de réseaux, de flux, de portes d'entrées, d'offre généralisée de pôles d'échanges sur tout le territoire, l'organisation de la mobilité occupe une place prépondérante dans la prise en compte de la grande échelle. »¹⁴⁴. Plus précisément, l'Agenda de la mobilité métropolitaine présente des projets à court-moyen-long termes concernant la mobilité à l'échelle du territoire métropolitain (information voyageurs, correspondances, billet unique, meilleure connexion des bassins d'emplois, nouvelles infrastructures...) avec pour objectif principal de fluidifier les trajets domicile-travail pour les actifs par solutions crédibles et performantes en transports collectifs. Il s'agit de lier à la fois l'ambition monde et la proximité car « *un voyage vers la Chine commence toujours par le trottoir en bas de chez soi* ». Plus spécifiquement, le réseau MétroExpress préconisé à l'échelle de la métropole pour 2025 propose sept lignes premiums à Aix-en-Provence, Aubagne, Martigues, Port-de-Bouc, Miramas, Istres et Marseille. Ces territoires correspondent-ils aux entrées de métropoles d'Aix-Marseille-Provence ? Le document précise que « *les grands pôles métropolitains, associés aux gares TGV, à l'aéroport ainsi que la gare routière d'Aix seront les fers de lance de l'ambition métropolitaine* »¹⁴⁵. Enfin, le projet phare de l'Agenda de la mobilité métropolitaine est la gare souterraine Saint-Charles avec une diamétrale à l'échelle du territoire métropolitains permettant de servir « *les portes de la Métropole, Aix-TGV, Marseille Saint-Charles et Vitrolles Aéroport, sont toutes desservies par ces Diamétrales, ainsi que les gares de Miramas et d'Aubagne, portes d'entrée de leur bassin respectif, à l'est et à l'ouest de la Métropole.* » (voir carte)¹⁴⁶. La diamétrale de la future gare Saint-Charles en 2030 pose donc la question de la desserte de l'ensemble du territoire en moins d'1h30.

Comme le montre ces documents stratégiques, loin d'être exhaustif, le Projet métropolitain doit surtout fixer un cap et organiser des réponses dimensionnées à la hauteur des enjeux communs de la Métropole, avec des domaines d'interventions prioritaires. Parmi ces réponses, les entrées de métropoles apparaissent comme déterminantes. Le Projet métropolitain est en effet un moyen de repenser l'attractivité d'un territoire à travers une stratégie métropolitaine structurante. Aujourd'hui, plusieurs grands projets économiques, urbains et environnementaux traduisent celui-ci au niveau opérationnel¹⁴⁷. Dans sa réalisation pratique, le « Projet métropolitain » est donc, de fait, lié à des « projets métropolitains ». Ces deux notions sont notamment liées à la question des entrées de métropole par leur concept et leur géographie, comme le précise Nicolas FRACHON. Leur association a particulièrement été faite dans le cadre de la Consultation urbaine et territoriale de la Mission interministérielle.

144 Ibid., p. 12.

145 Ibid., p. 35.

146 Ibid., p. 42.

147 Henri Fabre (écosystème industriel aéronautique multi-sites autour de l'étang de Berre), French Tech (domaine du numérique à la Belle-de-Mai, à l'Arbois...), Éolien flottant offshore (nouvelle filière régionale à Fos), PIICTO (évolution de la ZIP de Fos vers un nouveau modèle d'écologie industrielle), Marseille Immunopôle (pôle international de recherche/formation en immunologie), la gare souterraine Saint-Charles, le projet d'aménagement de la gare TGV Aix-Arbois, le Plan de développement Cap 2025 de l'aéroport Marseille-Provence, Euroméditerranée 2 etc. Voir : MAMP, AgAM, AUPA, *Métropole pratique : Projet métropolitain*, Mai 2017, 31 p., p. 15.

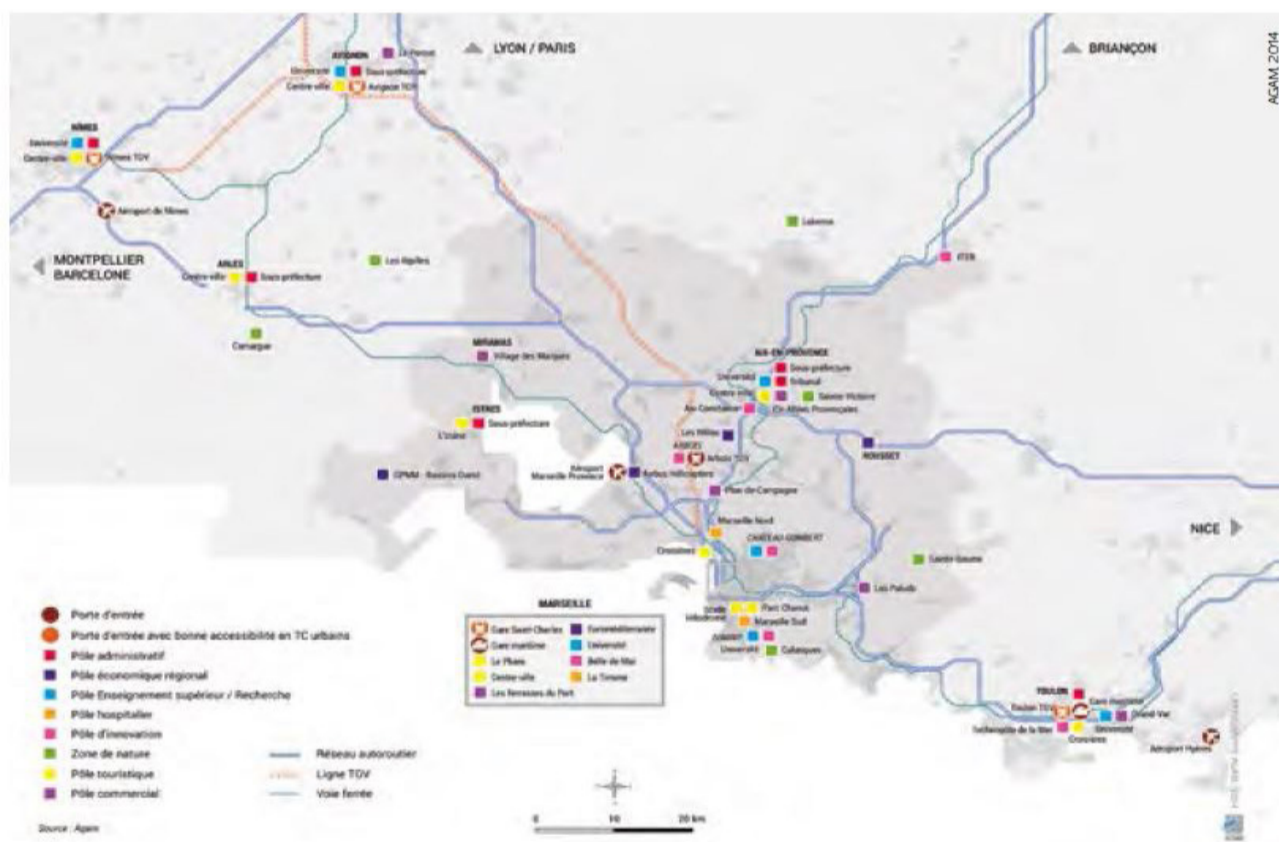
2.1.2. La Consultation urbaine et territoriale, ou la démarche des «projets métropolitains»

« Penser à partir des projets, l'inter-territorialité doit pouvoir se construire aussi à l'intérieur même de la métropole. » (Laurent THERY, préfet délégué en charge du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence)¹⁴⁸.

« L'image de la métropole doit être simple et claire, basée sur quelques principes compréhensibles et assimilables par tous, tout en étant dessinée dans une perspective maîtrisable. » (SEURA, agence d'urbanisme et d'architecture)¹⁴⁹.

À la fin de l'année 2012, le gouvernement du Premier ministre Jean-Marc Ayrault annonce son intention de créer la Métropole Aix-Marseille-Provence après le constat d'un « fait métropolitain » avéré¹⁵⁰. Les conditions d'installation de la Métropole devaient alors être réunies dans les trois ans et c'est ainsi qu'eut lieu la Mission interministérielle pour le Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence entre 2013 et 2016. Contrairement à ce dernier, qui organise la transformation du fait métropolitain en véritable « projet territorial », la Mission interministérielle préfigure celui-ci avant sa construction par les élus. Cette mission de trois ans, portée par une dizaine d'acteurs volontaires d'horizons divers¹⁵¹, s'organise autour de sept chantiers encadrés par quatre grandes orientations dont deux font référence aux entrées de métropoles : « de la métropole de fait à la métropole organisée et reliée [...] de la métropole portuaire à la métropole ouverte à 360° »¹⁵². Le document *Convergences métropolitaines* retrace l'historique de la Mission interministérielle et qualifie, dès les premières lignes, l'agglomération marseillaise de « porte d'accès à la Méditerranée »¹⁵³. Une carte de l'espace régional de rayonnement métropolitain met notamment en avant des « porte d'entrée » et des « portes d'entrée avec bonne accessibilité en TC urbains » (voir carte)¹⁵⁴. Ainsi, à l'instar des pôles d'équipements (administratif, économique régional, d'enseignement supérieur/de recherche, hospitalier, d'innovation, touristique, commercial, ou encore les zones de nature), les entrées de métropole sont considérées comme des éléments permettant le rayonnement de la métropole à l'échelle régionale.

CARTE 6 – L'ESPACE RÉGIONAL DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN ET LE FONCTIONNEMENT EN RÉSEAU



Carte extraite de l'ouvrage *Convergences métropolitaines*, (2015), p. 34.

De cette Mission interministérielle les acteurs retiennent plus particulièrement la Consultation urbaine et territoriale à laquelle elle a donné lieu. Trois équipes internationales pluridisciplinaires, Christian Devillers & Associés, LIN-Finn Geipel et SEURA-David Mangin, ont travaillé à la structuration et à la spatialisation de visions d'avenir métropolitaines par le biais d'une commande collective de 400 acteurs du territoire, dans l'idée de scénariser les processus de l'aménagement et du développement du territoire. La méthode utilisée est révélatrice de la façon d'aborder géographiquement la Métropole Aix-Marseille-Provence dans le cadre d'un projet territorial global. Tout

148 Laurent THERY (sous la direction de), *op. cit.*, p. 7.

149 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 126.

150 Ibid., p. 10.

151 Etat, Ville de Marseille, Marseille Provence Métropole, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, Grand Port Maritime de Marseille, Caisse des Dépôts et Consignations, groupe La Poste, etc.

152 Ibid., p. 11.

153 Ibid., p. 2.

154 Ibid., p. 34.

d'abord, équipes, élus, acteurs et témoins ont eu pour premier réflexe d'explorer le territoire par le biais de randonnées sur des espaces particuliers : « *le Triangle métropolitain* » (de la gare Aix-TGV à la gare de Pas-Des-Lanciers), « *le grand Nord* » (de la zone commerciale de Plan de Campagne au centre commercial Grand Littoral), l'ancienne voie ferrée de Valdonne (La Bouilladisse-Roquevaire-Aubagne), ainsi que le chenal de Caronte (de Martigues à Port-de-Bouc)¹⁵⁵. Également, deux aspects caractéristiques du territoire ont été retenus par les acteurs de la Consultation : le côté « spectaculaire » de la Métropole, les grands points de vue, et les cohabitations improbables entre zones d'activités, rivière, micro-plage etc. Plus particulièrement, les trois équipes ont abouti à trois visions contrastées du territoire à travers l'identification de pôles phares et de liens fondamentaux qui caractériseront la Métropole Aix-Marseille-Provence de demain, à travers notamment la mobilité, la valorisation paysagère, l'ouverture au monde, la résilience aux risques etc. Les incertitudes quant à l'avenir ont poussé à adopter une attitude de prudence de la part de la Mission interministérielle vis-à-vis des trois équipes en excluant l'imposition d'une quelconque orientation. Rapidement, la spécificité du territoire d'Aix-Marseille-Provence a induit une « inter-territorialité », concept qui pose la question des entrées de métropoles, notamment en tant que vecteurs de diffusion interne à la Métropole. Plus spécifiquement, les trois propositions ont offertes des représentations fortes et variées du territoire avec une approche technique, fonctionnelle et sociétale afin d'établir une nouvelle relation entre la société et son territoire. L'idée était notamment de penser un nouveau système de relations économiques, scientifiques, symboliques pour construire une véritable métropole contemporaine. En d'autres termes, la Consultation urbaine et territoriale avait pour mission de prendre à bras le corps le phénomène de métropolisation à travers les représentations et notamment au regard des caractéristiques singulières du territoire métropolitain d'Aix-Marseille-Provence. Laurent THERY¹⁵⁶, qui a dirigé l'ouvrage *La Métropole par le Projet* (retracant en détail les trois propositions des équipes), affirme que « *tout projet a besoin d'une représentation globale et inscrite dans l'espace* »¹⁵⁷. Il incite également à incarner le changement « *dans le projet et faire grandir un sentiment métropolitain collectif* »¹⁵⁸. Ces trois visions sont donc des ensembles de projets territoriaux et/ou urbains qui proposent une nouvelle représentation du territoire. Ces trois images identitaires spécifiques convergent vers trois leviers de transformation : le paysage et les formes urbaines associées, les mobilités, et l'évolution du système socio-économique¹⁵⁹. Pour chaque équipe, le cadre naturel de la métropole est véritablement un atout à prendre en compte.

Les projets sont très différents d'une équipe à l'autre entre les grands projets du futur, les projets d'équipements qui positionnent la métropole à l'international et les projets plus modestes d'accompagnement de la transformation quotidienne de la métropole. L'équipe Devillers & Associés base sa représentation du territoire à travers le rapprochement, la coopération et le concept de « mise en désir ». En termes de diagnostic, la représentation du territoire de l'équipe est celle d'un espace « *entre port et Provence* » devant se concevoir avec la mondialisation tout en tenant compte de ses identités¹⁶⁰. L'équipe fait d'abord le constat d'un éloignement croissant des logements, emplois et lieux de consommation qui induisent l'étalement urbain et l'allongement des temps de déplacements. Elle préconise le développement des relations entre le port (Fos et Marseille) et les filières industrielles, l'université et la recherche¹⁶¹. En effet, l'équipe Devillers & Associés fait le constat d'une « déconnexion » entre les secteurs de l'innovation et de l'économie productive, affectant le développement de la Métropole et « *sa capacité à apparaître comme une place mondiale* », tout en précisant que « *pour être une « place », une métropole doit être capable de favoriser et d'accélérer les interactions de toutes sortes.* »¹⁶².

Ainsi, l'équipe organise le territoire en trois niveaux : des lieux d'accueil des entreprises, la favorisation de l'accessibilité interne, l'apport d'une forte qualité urbaine (sur le plan physique). Il s'agit notamment de permettre les coopérations, les croisements, la perception d'une culture commune (sur le plan imaginaire) afin de « *mettre en place des images qui rendent la métropole visible et attractive* »¹⁶³. La lecture de l'urbanisation de territoire de l'équipe Devillers & Associés, liée aux schémas de cohérence territoriale, est celle d'une grande continuité urbaine, d'Aubagne à Rognac, de Gardanne à Istres, ainsi que trois agglomérations en discontinuité : Salon-de-Provence, Aix-en-Provence et La Ciotat. Le reste du territoire correspond alors aux villes et villages de Provence, aux massifs, ainsi qu'aux zones naturelles. La proposition de Devillers & Associés repose sur un projet visant à contenir et développer l'urbanisation, ainsi que stabiliser les rapports entre la ville et la campagne afin de rééquilibrer les créations d'emplois, de logements et de commerces. Il s'agit notamment de développer un réseau de transport interurbain reliant rapidement les centres-villes. Cette proposition de « ville linéaire », d'une épaisseur souvent inférieure à 2 km, met en avant la très grande proximité avec la campagne, la mer et l'étang de Berre qu'elle pourrait engendrer. Le

155 Ibid., p. 94.

156 Préfet délégué en charge du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence.

157 Laurent THERY (sous la direction de), *op. cit.*, 256 p.

158 Ibid., p. 20.

159 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 133.

160 Ibid., p. 97.

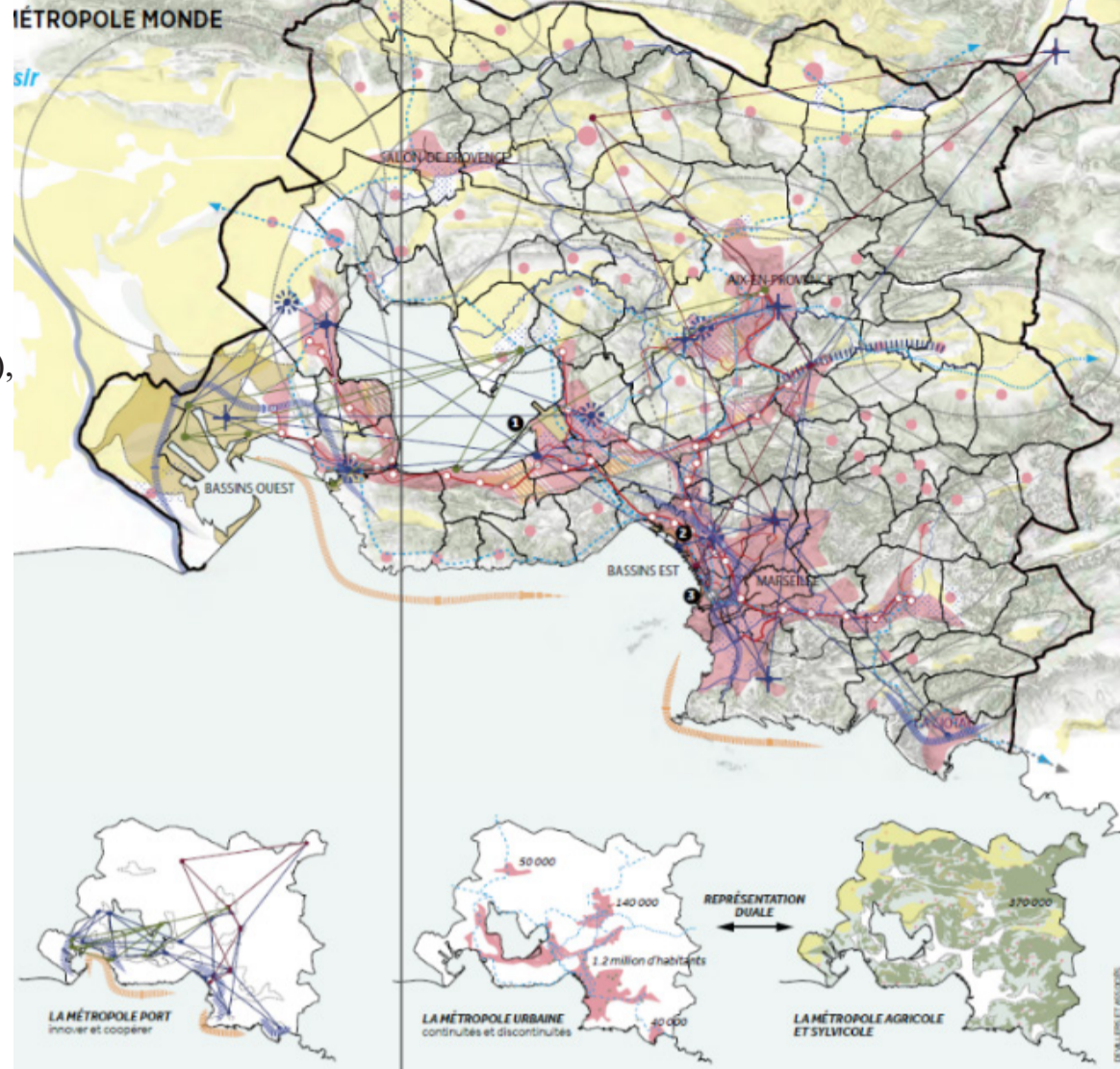
161 Ibid., p. 97.

162 Ibid., p. 97.

163 Ibid., p. 97.

CARTE 7 – LA VISION STRATÉGIQUE DE L'ÉQUIPE DEVILLERS & ASSOCIÉS : MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS/MÉTROPOLE MONDE

Carte extraite de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 98-99.



reste de la Métropole serait reliée à cette ville linéaire par les réseaux de transport. Par ailleurs, Devillers & Associés souhaite maintenir les étendues non bâties entre cette ville linéaire et les autres polarités de la Métropole, car participant de la qualité et de l'identité des territoires. La question des vallées est particulièrement soulevée par l'équipe : « porter les ambitions spécifiques de chaque vallée tout en coordonnant à l'échelle métropolitaine la mise en œuvre de filières agricoles et sylvestres »¹⁶⁴. En d'autres termes, l'équipe représente indirectement le territoire métropolitain en deux espaces identitaires : une métropole méditerranéenne et une métropole provençale.

Mais la proposition la plus originale de l'équipe Devillers & Associés est certainement celle du concept de « mise en désir ». En effet, l'équipe fait le constat de l'omniprésence de la nature dans le territoire métropolitain et précise que cela crée une singularité et un socle commun d'une identité métropolitaine. Deux entités géographiques fortes sont notamment mises en avant : l'Etang-de-Berre à travers le Jai et les hangars de Boussiron (*entre ciel et mer*), et la Massif de l'Etoile à travers le centre commercial du Grand Littoral (*entre terre et mer*). Ces deux espaces abordés de façon scénique, l'équipe entend répondre à la question de la mise en valeur de cette nature par des dispositifs culturels et de loisirs à l'attention d'un public métropolitain, national et international. La représentation du territoire est alors quasiment topographique : « habiter dans la pente à Roquevaire et travailler dans la plaine à Gignac la Nerthe »¹⁶⁵. Ces espaces sont qualifiés de « totems » à la fois symboliques et réelles, et « destinés à porter très loin l'image de ce territoire ». Enfin, l'équipe Devillers & Associés insiste particulièrement sur l'espace de l'Etang de Berre, considéré comme « pivot entre deux mondes : celui du littoral côtier urbanisé et celui des villes et villages de Provence »¹⁶⁶. Pour Nicolas FRACHON, ce concept de « mise en désir » correspond à la nécessité de concevoir du storytelling à travers par exemple le sport, la culture, la nature, l'économie etc. Il précise également, pour que cela soit efficace, qu'il est nécessaire de « raconter la même histoire partout ». Ainsi, le concept de « métropole monde-proximités » évoqué par l'équipe comme octroyant une nouvelle identité territoriale fabriquée au territoire à partir du potentiel industrialo-portuaire à transformer permettrait de lier l'ensemble du territoire sous une même représentation. Comme l'affirme Florence DINH, « vivre en métropole, c'est vivre à proximité de tout et même, grâce aux aéroports et aux réseaux de diffusion, à proximité du monde entier »¹⁶⁷.

Pour sa part, l'équipe d'agences d'architecte-urbaniste Finn Geipel/LIN propose un schéma unique basé sur la diversité des paysages, des espaces publics, de l'eau, des infrastructures et de la culture à travers le concept de « capital paysages ». Ce concept se décline en trois grands enjeux : les îles paysages (intensifier le rapport ville/nature), la mobilité intégrée (faciliter l'ensemble des déplacements), la métropole des liens (en interne et avec l'Europe, la Méditerranée et l'Afrique)¹⁶⁸. Par ces enjeux, il s'agit notamment de s'appuyer à la fois sur le paysage comme « une force du territoire » ; de permettre l'hybridation des déplacements des personnes, des marchandises, tout en permettant le développement des modes doux ; ainsi que le développement d'écosystèmes mobilisant des acteurs diversifiés et appelant à

164 Ibid., p. 101.

165 Ibid., p. 105.

166 Ibid., p. 106.

167 Florence DINH, *op. cit.*, p. 16.

168 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 109.

des « formes urbaines nouvelles, supports d'une mixité plus grande et d'interactions plus intenses »¹⁶⁹.

L'équipe met en avant un concept représentatif fort, les « îles paysages », qui représentent les « futurs grands parcs » de la métropole. En effet, il s'agit là d'une mise en avant de la topographie exceptionnelle du territoire qui forme donc des « îles-paysages » sur les massifs et les plateaux, ainsi que des « rubans urbains » dans les vallées¹⁷⁰. Autrement dit, l'équipe Finn Geipel/LIN met en avant l'aspect « spectaculaire » du territoire « tant la topographie a un effet de dévoilement du territoire [...] l'Etang de Berre, ou la plaine de la Crau [...] Ici, la paysage n'est pas un arrière-pays, ou une banlieue lointaine, il est dans la métropole et forme ses futurs grands parcs »¹⁷¹. L'équipe évoque également la « mise en réseau » de ces îles-paysages. Ces dernières correspondent au parc central de l'Etoile, au Plateau de l'Arbois, à la basse Durance, aux Grandes Collines (Chaîne des Côtes et de la Trevaresse, Quatre-Termes), à la Lagune des Etang, à la plaine de la Crau. En parallèle, l'équipe met en lien ces îles-paysages avec leur négatif qui sont les « rubans urbains » des vallées où se concentrent les infrastructures de mobilité, les réseaux d'énergie et d'eau, les lieux de travail et de formation¹⁷². Ces espaces sont qualifiés de « lieux privilégiés du développement de la future métropole » et où s'organisera une « mobilité intégrée ». Ce schéma de mobilité intégrée fonctionnerait en trois échelles : macropolitaine (deux diagonales de transport combinés de Toulon à Nîmes en desservant Aubagne, Marseille, Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence et Miramas ; et de Fos GPM à la vallée de la Durance en passant par Fos-sur-Mer, Martigues, Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence, Aix-en-Provence et Cadarache), métropolitaine (principales connexions de transports en commun organisée par cabotage à partir de ces diagonales macropolitaine pour créer de nouveaux Hub dans les vallées denses), et micropolitaine (réalité diffuse du territoire avec des « transferiums » qui organisent les rabattements depuis des secteurs peu denses avec les fonctions de bases de parking-relais et de pôles multimodaux, jouant également un rôle de centralité urbaine)¹⁷³. Il s'agit donc de tendre vers une « métropole des liens » pour développer des écosystèmes économiques (voir carte « économie/culture »).

D'autre part, l'équipe affirme que « l'avenir de la métropole s'écrira dans l'inter-territorialité : au sein de la métropole, avec le corridor rhodanien, et comme interface entre Europe et Méditerranée ». Elle qualifie notamment la Métropole Aix-Marseille-Provence de futur « hub catalyseur » et de « porte d'entrée facile, chaleureuse et structurée de l'Europe pour les entrepreneurs africains et méditerranéens [...] elle sera aussi la base de projection des entreprises européennes à la conquête des marchés méditerranéens et africains »¹⁷⁴. Elle évoque également des « écosystèmes d'innovation » et précise que l'avenir de la métropole comme se jouerait « autant dans son ouverture vers l'extérieur, que dans le développement de ses écosystèmes internes »¹⁷⁵. La vision de l'équipe Finn Geipel/LIN intègre au projet urbain et territorial de la métropole trois principes stratégiques : un développement « intégrateur » (économie productive, logistique, résidentielle, agricole ou autre ayant une place spécifique sur le territoire tout en interagissant avec les autres composantes de la métropole), une perspective euro-méditerranéenne (tissage de liens entre l'Europe et la Méditerranée), et l'aménagement dense et durable pour dégager les capacités foncières nécessaires et préserver le capital paysager, environnemental et social de la métropole¹⁷⁶. L'équipe précise que cette vision demande des réponses concrètes sur quelques territoires prioritaires sous tension d'une pluralité fonctionnelle économique (logistique, tertiaire, commerce, industries du futur, fonctions supports...) où s'agrègent les fonctions résidentielles, agricoles et paysagères. Ces territoires prioritaires sont : la vallée de l'Huveaune ; le carrefour métropolitain entre Marseille et Aix-en-Provence ; Vitrolles ; le port de Fos-sur-Mer ; et la vallée de La Durance. Pour l'équipe Finn Geipel/LIN, ces territoires doivent « incarner le projet métropolitain », notamment en proposant des formes urbaines nouvelles, de supports de densité, une plus grande mixité, et des interactions plus intenses entre les acteurs et leur territoire. On peut notamment en déduire qu'il s'agit d'entrées de métropole telles que prédéfinies dans les analyses précédentes. De même, Nicolas FRACHON affirme que les entrées de métropoles correspondraient à ces espaces qui sont notamment représentés sur la carte « Métropoles des liens » de l'équipe (voir carte 8).

169 Ibid., p. 110.

170 Ibid., p. 112.

171 Ibid., p. 113.

172 Ibid., p. 113.

173 Ibid., p. 114.

174 Ibid., p. 115.

175 Ibid., p. 115.

176 Ibid., p. 116.



CARTE 8 – LES ENTRÉES DE MÉTROPOLE COMME VECTEURS DE LIENS

Carte extraite de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 110-111.

Enfin, l'équipe de l'agence SEURA a également pour représentation du territoire celle d'une « métropole spectaculaire », avec une vision axée sur la mobilité efficace des hauts lieux¹⁷⁷. Pour décrire et caractériser la métropole, l'équipe SEURA évoque notamment la visibilité des infrastructures : « ses ports sur le littoral, ses autoroutes et chemins de fer entre les reliefs, avec ses gares TGV au cœur de Marseille et le plateau proche d'Aix, son aéroport sur la mer de Berre... »¹⁷⁸. Toutefois, l'équipe fait le constat que ces corridors qui fabriquent cet aspect spectaculaire occasionnent des déplacements plus longs, analysés comme un frein à l'attractivité économique et à l'appropriation du territoire. La vision de l'équipe s'axe donc sur les « monuments de natures », la « mobilité », ainsi que des « hauts lieux », qui seraient de véritables moteurs de développement, porteurs d'un regard sur la métropole. Il fait notamment référence à l'arc entre Port-Saint-Louis et Cadarache, dit « vallée des synergies », ainsi qu'aux centres-villes, villes, quartiers, villages, et le pourtour de l'étang de Berre, accompagné des Calanques. Il s'agit par-là développer une « conscience territoriale », notamment par une somme de micro-interventions¹⁷⁹. Ces hauts lieux spectaculaires, accessibles et en synergie avec les futurs engagés, représenteraient une synergie de process et de projet prioritaires à l'échelle métropolitaine pour la période 2016-2030¹⁸⁰. Les hauts lieux déterminés par l'équipe SEURA sont notamment les cités numériques sur les terrasses de Caronte, l'aéronautique à la gare TGV Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence et botanique sur le plateau de l'Arbois, ainsi que Plan de Campagne et sa possible évolution vers un « morceau de ville »¹⁸¹. Ainsi, cette vallée des synergies vise à rapprocher des lieux spatialement distants, mais proches dans leur spécialisation afin de créer des échanges économiques et scientifiques. Enfin, un second axe est esquissé, de Miramas à Aubagne en passant par Marseille que l'équipe SEURA intitule « corridor métropolitain ». L'« axe des synergies », croisé au « corridor métropolitain », permet la mise en tension de projets, existants ou à construire, au sein d'une « métropole spectaculaire » et font par-là même aux liens des entrées de métropole d'Aix-Marseille-Provence.

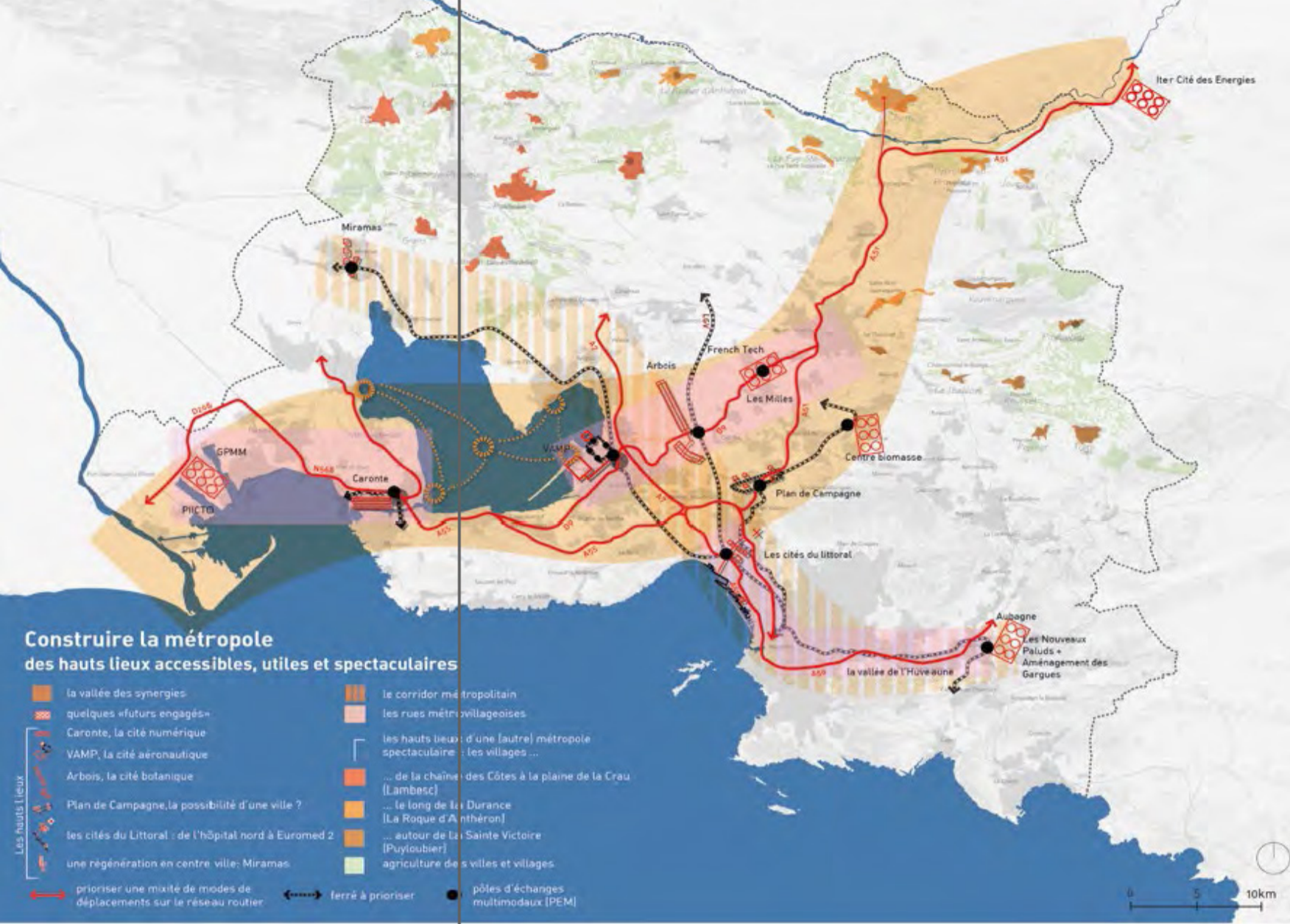
177 Ibid., p. 123.

178 Ibid., p. 123.

179 Ibid., p. 124.

180 Ibid., p. 126-127.

181 Ibid., p. 127.



CARTE 9 – LES ENTRÉES DE MÉTROPOLE COMME OBJET DE COHÉRENCE TERRITORIALE

Carte extraite de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 123.

2.2. Le concept «d'entrée de métropole» dans la planification du territoire métropolitain Aix-Marseille-Provence

2.2.1. Le concept d'entrée de métropole à l'aune des documents d'urbanisme

Les documents d'urbanisme incarnent la planification du territoire à l'aune du projet métropolitain qu'ils sont censés traduire dans la stratégie d'action territoriale. Par-là même, leur analyse est cruciale à la détermination du concept d'entrée de métropole. Si le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) représente l'échelle de la plus large de la planification métropolitaine, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est déterminant au regard du sujet abordé (notamment compte-tenu du fait que celui est prescriptif sur les plans locaux d'urbanismes). En effet, le PDU¹⁸² permet de définir l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation, ainsi que le stationnement de l'espace urbain. Il concerne l'ensemble des modes de transports et est, de fait, un document crucial à l'analyse du concept d'entrée de métropole, tant au niveau théorique que pratique.

Le PDU de l'ex-Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM)¹⁸³, approuvé en 2013¹⁸⁴, préconise cinq axes stratégiques dont un concerne indirectement la notion d'entrées de métropole : « *une armature organisée autour de pôles stratégiques de transport* ». Il reprend en partie le SCoT MPM, approuvé en juin 2012, sur des aspects géostratégiques concernant la vocation mondiale de la « Métropole du Sud »¹⁸⁵, ou encore concernant la question de l'efficacité de la desserte du territoire par les réseaux de transports internationaux (maritimes, fluviaux, aériens, ferroviaires et routiers). Outre la liaison des grands pôles du territoire, le PDU MPM préconise de « *mailler le territoire de pôles d'échanges conçus comme des lieux de « rendez-vous »* » en donnant une importance particulière aux « points de rencontre » entre deux ou plusieurs réseaux. Outre la question de la desserte interne du territoire, le concept de « lieux de rendez-vous » met en avant la question de l'aménagement urbain dans le concept d'entrées de métropole, notamment à l'aune du concept de « pôle d'échange ». À ce propos, le PDU MPM qualifie la gare de Marseille-Saint-Charles comme un futur « pôle d'échanges métropolitain », de par son rôle fondamental en tant que « *porte d'entrée métropolitaine* »¹⁸⁶.

En décembre 2017, la démarche du projet de PDU métropolitain a été lancée par le Métropole Aix-Marseille-Provence¹⁸⁷. Patrice FOURNIER, Chef de projet Plan de Déplacements Urbains à la DGA Mobilité, Déplacements, Transports, Espaces publics et voirie de la Métropole, précise que ce document d'urbanisme métropolitain ne correspondra pas à la somme des PDU des territoires métropolitains et que l'objectif de la DGA « Mobilité » est avant tout de passer du document stratégique de l'*Agenda de la mobilité métropolitaine* au PDU Métropolitain (en conformité avec les règles du SRADDET). Une phase de co-élaboration avec les acteurs du territoire s'échelonne actuellement jusqu'en décembre 2019, date à laquelle le PDU métropolitain devrait être approuvé et où commencera l'élaboration des Schémas directeurs thématiques¹⁸⁸. Cette phase de co-élaboration donne lieu à la réalisation d'un certain nombre d'ateliers¹⁸⁹ dont un concerne de façon directe la notion d'entrées de métropole : *Portes d'entrées, grande accessibilité*¹⁹⁰. Celui-ci entend répondre au questionnaire suivant : « *comment favoriser le rayonnement et le positionnement de la métropole Aix-Marseille-Provence à l'échelle européenne et mondiale par une stratégie d'accessibilité ?* ». Autrement dit, comment, par les entrées de métropole, faire de ce territoire un espace visible et stratégique sur l'échiquier international en tant qu'acteur clé du transport européen et mondial, tant pour les voyageurs que pour les marchandises ? Dans la synthèse de l'atelier, ce rôle géopolitique est confirmé avec le concept de « métropole pivot », de par un positionnement stratégique remarquable au confluent des axes Rhin-Rhône, Grand Sud, Nord-Sud et Méditerranéen (voir carte).

182 Document de planification défini aux articles L.1214-1 et suivants du Code des transports.

183 Aujourd'hui Conseil de Territoire Marseille Provence de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

184 Il fait notamment suite au travail d'évaluation du PDU approuvé en 2006 qui a conduit la Communauté urbaine MPM à engager sa révision et l'élaboration d'un nouveau document d'urbanisme pour la période 2013-2023.

185 Terme préexistant à la création de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour évoquer celle-ci.

186 *Plan de Déplacements Urbains Marseille Provence Métropole 2013-2023, Pour améliorer les déplacements sur nos territoires*, approuvé en 2013, p. 125.

187 Document métropolitain stratégique, il s'inscrit dans le cadre du projet des Lois Mobilité et de l'élaboration des autres documents d'urbanisme métropolitain ou autres (PPA, SRADDET, SCOT, PCAEM, PLUi...) et a notamment pour but de faire d'Aix-Marseille-Provence une métropole « ouverte sur le monde ».

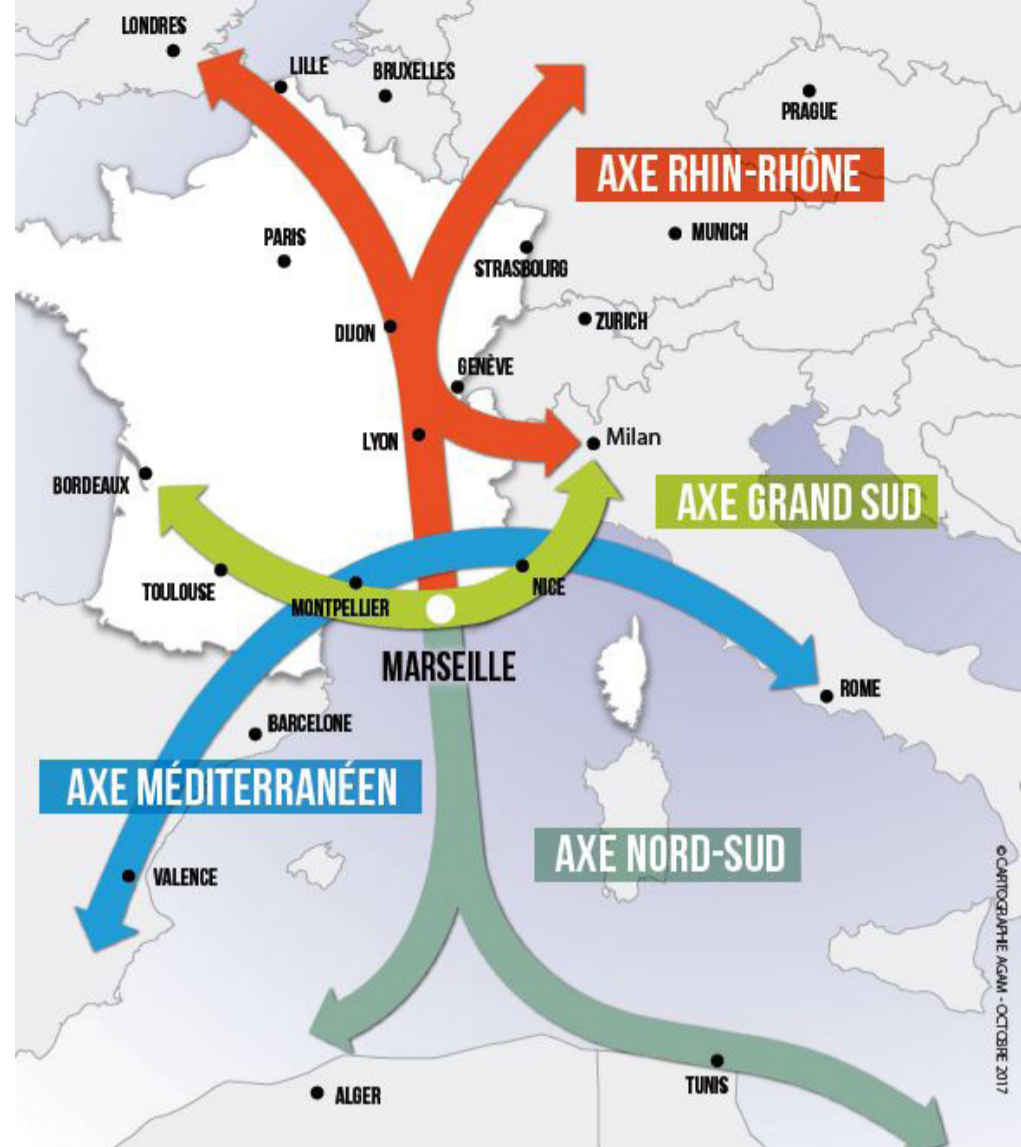
188 Par la suite, l'élaboration des Plans Locaux de Déplacements s'échelonne entre 2020 et 2030.

189 Dix ateliers techniques ont été menés au mois d'avril 2018 (six thématiques et quatre territoriaux).

190 Cet atelier technique de co-élaboration a eu lieu le 16 avril 2018 au siège de l'AgAM à Marseille.

CARTE 10 – AIX-MARSEILLE-PROVENCE, UNE « MÉTROPOLE PIVOT » ?

Carte extraite du document *Gare Saint-Charles, pivot du développement d'Aix-Marseille-Provence*, p. 6.



Ce constat amène à penser la Métropole Aix-Marseille-Provence comme une « porte d'entrée logistique européenne »¹⁹¹. Logiquement, la porte d'entrée la plus concernée est le Grand port maritime de Marseille (GPMM), premier port français et second port méditerranéen après Algésiras¹⁹². Également relié à 400 ports de par le monde, il est représenté comme « une alternative à l'Europe du nord » qui accaparent 90% du trafic européen et dont les futurs enjeux de saturations posent problème. L'un des enjeux cruciaux du GPMM consiste donc à se constituer en une alternative méditerranéenne aux ports du nord en développant son propre hinterland¹⁹³. Le projet *Medlink Ports* (voir carte) incarne cette volonté géostratégique de constitution d'un axe logistique Nord-Sud européen à travers la mise en cohérence logistique de la vallée du Rhône par le transport multimodal. Créée en 2008 à l'initiative du port de Marseille-Fos, Voies Navigable de France et huit ports intérieurs du bassin Rhône-Saône, *Medlink Ports* est la première entité opérationnelle de plateformes portuaires française¹⁹⁴. Jean-Christophe BAUDOIN, délégué interministériel au développement de l'axe portuaire et logistique Méditerranée-Rhône-Saône, insiste sur l'importance géostratégique de l'axe Rhône-Saône-Méditerranée et notamment sur la complémentarité Marseille-Lyon¹⁹⁵. La synthèse de l'atelier du PDU métropolitain évoque même une « HAROPA du Sud »¹⁹⁶. Ces échanges transeuropéens et transrégionaux mettent en avant la question des autoroutes ferroviaires et fluviales¹⁹⁷, tout en plaçant le GPMM en véritable porte d'entrée logistique de la Métropole Aix-Marseille-Provence, elle-même placée en porte d'entrée logistique européenne par le biais du GPMM. Ainsi, on peut déterminer qu'une entrée de métropole joue un rôle à la fois interne et externe pour une métropole.

En effet, le GPMM pose la question de la logistique au niveau interne de la Métropole Aix-Marseille-Provence. La synthèse de l'atelier du PDU métropolitain sur les portes d'entrées évoque un « écosystème logistique métropolitain » (voir carte) qui permettrait à la Métropole d'orchestrer territorialement la grande logistique, en gérant à la fois le foncier consacré et les flux engendrés. Un Schéma Directeur métropolitain de la logistique, sur l'exemple du Schéma Directeur de la logistique de la Région Urbaine de Lyon, est notamment prévu pour 2019¹⁹⁸. Également, le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 (CPER) tend à l'amélioration de la logistique liée au GPMM en investissant massivement sur des infrastructures routières pour résorber la congestion du Nœud de Marseille et ouvrir le territoire sur la Méditerranée. D'autre part, ce système logistique de combinaison entre les chantiers combinés et les plateformes logistiques amène à

191 MAMP, AgAM, AUPA, *Ateliers techniques de co-élaboration du projet de PDU Aix-Marseille-Provence, Atelier 4 : Portes d'entrées*, le 16 avril 2018, slide 13.

192 80 Mt en 2014 selon Dir. du Développement du GPMM, *Traffics 2014 du Port de Marseille Fos*.

193 Cet enjeu s'insère également dans une géostratégie plus large d'appropriation de la « nouvelle route de la soie » vers l'Asie, également capitalisée par les ports du nord.

194 Ce projet associe 8 ports multimodaux du bassin Rhône-Saône, 2 ports maritimes (dont le GPMM fait partie avec le port de Sète), le gestionnaire d'infrastructures sur le bassin Rhône-Saône (Voies Navigables de France (VNF)) et l'aménageur de sites industriels et portuaires sur le Rhône (la Compagnie Nationale du Rhône (CNR)).

195 Jean-Christophe BAUDOIN préconise pour cet espace un développement tourné vers l'économie circulaire, la logistique urbaine, la requalification des quartiers, ainsi que le transport chimique.

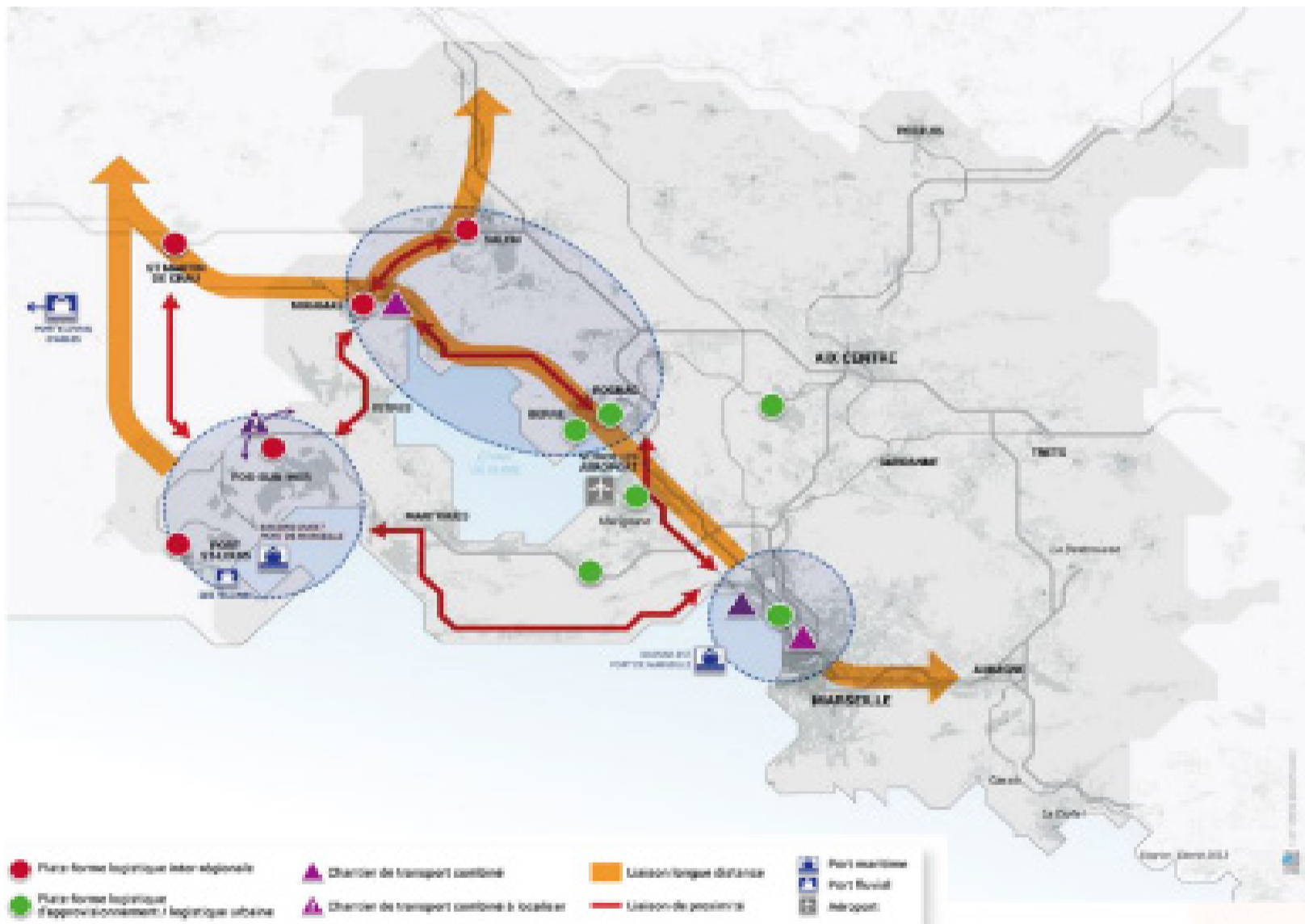
196 En référence au projet Ports de Paris Seine Normandie, ou Le Havre-Rouen-Paris.

197 Cet enjeu d'intensification du trafic intra-méditerranéen amène à la constitution d'un grand nombre de projets d'aménagements territoriaux.

198 En complémentarité avec le futur Schéma Directeur de la logistique de la Région Sud-PACA.

penser les entrées de métropole sous l'angle de la logistique. En effet, filière économique à fort potentiel d'emplois¹⁹⁹, la logistique pose la question de l'accessibilité des voies ferrées, fluviales et routières, depuis les ports et pôles logistiques majeurs. Notamment, l'atelier du PDU métropolitain évoque un « *archipel portuaire et logistique* »²⁰⁰ en considérant quatre grandes centralités métropolitaines comme des « hubs logistiques » (voir carte) : « *le hub international ferroviaire et services maritime* » (centralité marseillaise), « *la plateforme régionale* » (centralité aixoise), « *le nœud multifonctions* » (centralité Vitrolles-Aéroport), « *le hub intermodal maritime, ferroviaire et fluvial* » (centralité portuaire de Fos), ainsi que « *le hub intermodal terrestre* » (centralité de Salon-de-Provence et Miramas). Plus précisément, à cet archipel portuaire et logistique est adossé à une « *armature logistique et portuaire* »²⁰¹ qui décrit plus précisément les fonctions logistiques de cet archipel. Il permet de mettre en lien la logistique et l'urbain à travers des lieux et des flux. Du fournisseur industriel au client, des flux d'information ou physiques et des boucles de retour s'organisent sur le territoire pour assurer le passage de l'industrie productive à la distribution²⁰².

Plus précisément, cet archipel logistique s'incarne à travers des axes routiers comme l'A7, l'A50, l'A51, l'A55 qui relie les deux bassins du GPMM, ou encore l'axe A7-A8 qui traverse le territoire par le nord avec des flux journaliers importants de poids-lourds et que l'on pourrait qualifier à juste titre de « traversée de territoire », selon les critères d'Y. CLERC. Des projets sont également à l'étude comme l'A56 entre Fos et Salon, ainsi que le contournement de Fos²⁰³. Cet archipel s'incarne aussi à travers le réseau ferré dont les enjeux sur le territoire concernent le projet LNPCA avec le traitement du nœud ferroviaire marseillais et la gare souterraine Saint-Charles, ainsi qu'à travers la réhabilitation des lignes de TER. Enfin, le GPMM et l'aéroport Marseille-Provence sont également des éléments clés de cet archipel. Ainsi, au regard de l'analyse précédente sur le GPMM, peut-on émettre l'hypothèse que cet archipel logistique localise les entrées de métropole à travers le prisme de l'urbanisme et de la mobilité ?



CARTE 11 – LES ENTRÉES DE MÉTROPOLE COMME OBJET DE FLUX LOGISTIQUES INTERNES ET EXTERNES

Carte extraite du document *Ateliers techniques de co-élaboration du projet de PDU Aix-Marseille-Provence, Atelier 4 : Portes d'entrée* (2018).

199 97 100 emplois dans la métropole.

200 MAMP, AgAM, AUPA, *Ateliers techniques de co-élaboration du projet de PDU Aix-Marseille-Provence, Atelier 4 : Portes d'entrées*, le 16 avril 2018, slide 121.

201 Ibid., slide 122.

202 La couverture spatiale de la logistique entre le producteur et le consommateur entre l'agglomération, le centre-ville, le quartier, la rue et le bâtiment s'organisent en réseau.

203 Ces projets font partie de la commission « Mobilité 21 », instituée par le Ministre en charge des transports, de la mer et de la pêche à la demande du Gouvernement a été chargée, dans le cadre de l'élaboration du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), de formuler des recommandations en vue de créer les conditions d'une mobilité durable.

Dans la synthèse de l'atelier technique du PDU métropolitain, la notion de « portes d'entrée » fut utilisée pour caractériser les lieux suivants :

- *Le Grand port maritime de Marseille (GPMM) ;*
- *L'Aéroport Marseille Provence (AMP) ;*
- *Les gares TGV Saint-Charles,*
- *Aix TGV et Miramas ;*
- *Les échangeurs autoroutiers du territoire ;*
- *Les systèmes logistiques.*

Ces portes d'entrée, qui permettent de localiser des entrées de métropole selon les analyses précédentes, s'intègrent dans six bassins de mobilité, divisés de façon opérationnelle en 25 bassins de proximité. L'accent est notamment mis sur Marseille, Aix-en-Provence, le Sud-Est, l'Est de l'Etang de Berre, l'Ouest de l'Etang de Berre, le Nord-Ouest. Plus précisément, sept actions ont été plébiscitées par les participants selon plusieurs thématiques et échelles²⁰⁴ :

Echelle européenne et mondiale :

- « *Faire de la métropole une métropole exemplaire environnementale dans ses portes d'entrée* » sur 3 à 5 ans avec pour site pilote le GPMM (électrification des quais, développement de filière GNL, mise en valeur des avions moins polluants, prise en compte de la concurrence des autres infrastructures extra métropolitaines).
- « *Interconnecter les portes d'entrées dans un système intégré de mobilité* » à travers le renforcement des connexions et des complémentarités entre modes pour développer les « *points d'entrée (port, aéroport, gares TGV)* » sur 5 ans avec pour site pilote l'ensemble des portes d'entrée (liaisons rapides entre aéroport et centre-ville ; intermodalité du port pour les voyageurs et la logistique).
- « *Promouvoir les investissements liés aux portes d'entrée afin d'accompagner le développement des trafics* » sur 3 ans avec pour site pilote l'Aéroport Marseille-Provence (établir une feuille de route et un calendrier pour les investissements dans les infrastructures liées aux portes d'entrée) dans le but de mobiliser les fonds nécessaires par un pilotage partagé et mettre en liaison les différents schémas de développement.

Echelle régionale :

- « *Faire d'AMP la capitale de l'innovation en matière de mobilité durable (électromobilité, mobilités actives, mobilité autonome, hydrogène...) entre les portes d'entrée et avec les PEM les desservant* » sur 3 à 5 ans avec pour site pilote l'axe Aix TGV-Aéroport-GPMM (adaptation au fonctionnement/spécificités des portes d'entrées).
- « *Favoriser le rayonnement multimodal des portes d'entrée* » au-delà de 5 ans avec pour site pilote Euroméditerranée et l'Aéroport Marseille-Provence (renforcer l'accès aux portes d'entrée ; développer l'intermodalité TC/vélo/piéton ; réduire les parkings de stationnement ; développer l'offre de TC depuis les portes d'entrée).

Connexion portes d'entrées :

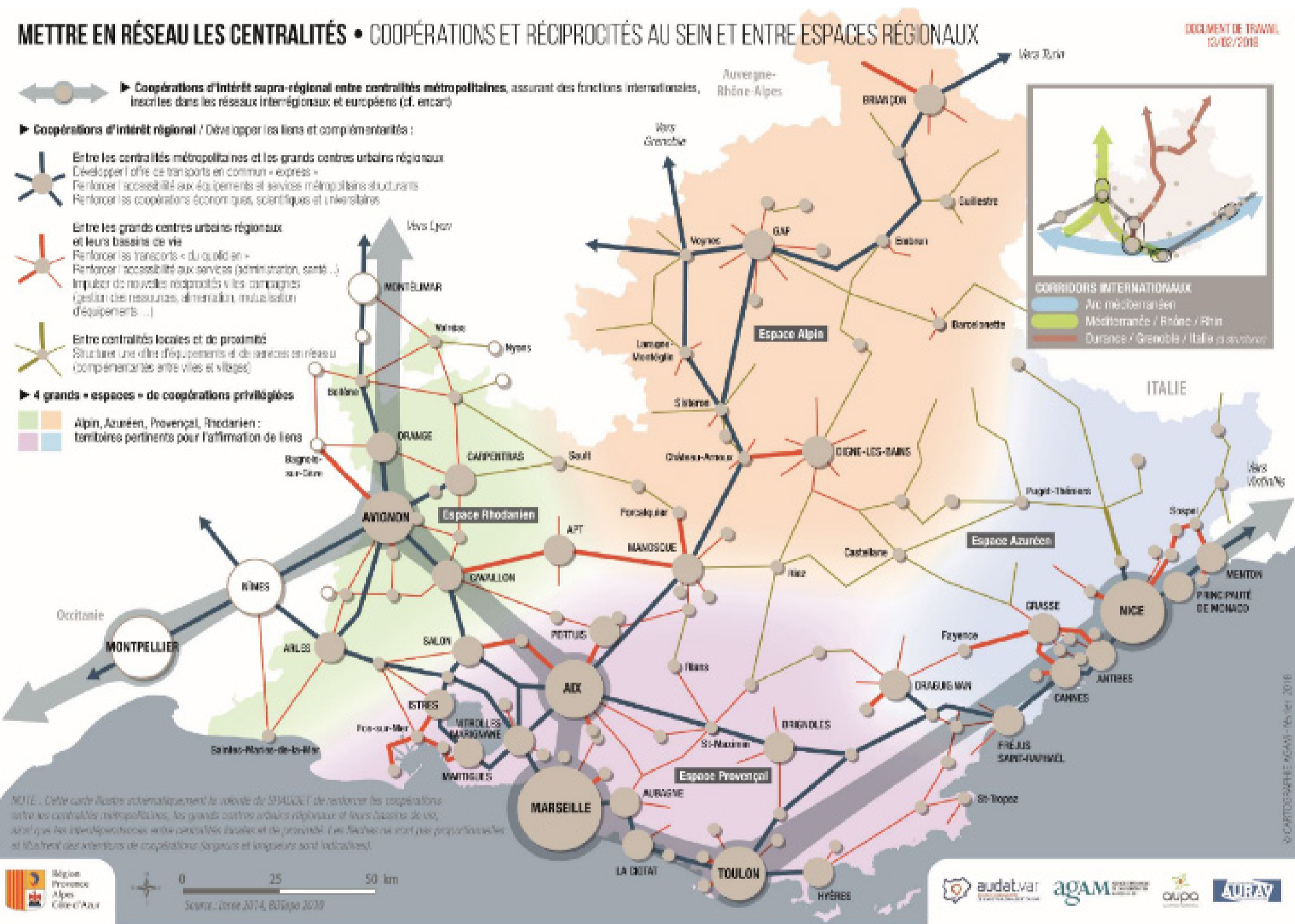
- « *Faire des portes d'entrée des sites de projets urbains* » (sites de développement du coworking, sites de conférences, etc.) pour hiérarchiser le maillage d'ensemble des portes d'entrées (visibilité claire) et optimiser l'usage des sites avec une multifonctionnalité de sites (multimodalité d'accès, valorisation du foncier) sur 5 ans avec pour site pilote l'ensemble des portes d'entrée.

Logistique

²⁰⁴ Pour plus de détails, se reporter au tableau des *Actions plébiscitées* : MAMP, *Synthèse des ateliers techniques de co-élaboration du projet de PDU, Atelier 4 : Portes d'entrées*, le 16 avril 2018, slide 17.

- « Coordonner les différents schémas logistiques région/métropole » (produire un seul schéma logistique directeur pour la Région et la Métropole (économie et mobilité), un schéma régional et des déclinaisons métropolitaines) en trouvant des complémentarités Région/Métropoles : Avignon, Toulon, Nice, sur 3 ans avec pour site pilote la Région Sud- PACA.

Ainsi, questionner la notion d'entrées de métropole renvoie à questionner plusieurs échelles. L'atelier du PDU métropolitain révèle notamment le rôle de structuration de la Grande accessibilité du territoire qu'occupe les entrées de métropole, en permettant notamment l'amélioration de l'accessibilité aux centres urbains, emplois, services ou loisirs, tout en permettant à la métropole d'être plus ouverte sur le monde²⁰⁵. Les documents d'urbanisme de type PDU et PDU métropolitain du territoire d'Aix-Marseille-Provence révèle ainsi que le concept entrées de métropole mêle plusieurs échelles et fonctions (transports de marchandises et de personnes) qu'il maille par une mise en réseau de centralités (voir carte).



CARTE 14 – LES ENTRÉES DE MÉTROPOLE COMME PARTICIPANTES D'UNE MISE EN RÉSEAU DE CENTRALITÉS

Carte extraite du document *Ateliers techniques de co-élaboration du projet de PDU Aix-Marseille-Provence, Atelier 4 : Portes d'entrée* (2018).

205 Ibid., slide 15.

D'autre part, depuis la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000, dite « loi SRU », le Plan local d'urbanisme (PLU) remplace le Plan d'occupation des sols (POS) en tant que principal document de planification urbaine au niveau communal. Marseille étant la « ville centre » de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de l'ancienne Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM)²⁰⁶, son PLU²⁰⁷ est des plus intéressants à étudier en tant que « *la plupart des options prises par Marseille ont des résonances sur un territoire beaucoup plus large* »²⁰⁸. La question des entrées de métropoles y est d'abord traitée sous l'angle géostratégique à travers la représentation de « *tête de pont avancée de l'Europe du Nord vers le sud* », conférant à Marseille un rôle de « *moteur du développement métropolitain et régional* ». Là aussi, une grande place est faite au GPMM, en particulier concernant son ouverture à la ville qui lui permettrait de jouer une fonction davantage métropolitaine. Euroméditerranée, le J4, l'accueil de trafics complémentaires, les grands équipements publics (commerces, services, loisirs, tourisme), l'accessibilité au MUCEM, la consolidation et l'optimisation des espaces nécessaires au développement des activités portuaires et industrielles, le développement soutenu de l'accueil des grands bateaux de croisières (megaships) et des lignes maritimes internationales de passagers, ou encore l'accessibilité des croisiéristes/passagers au centre-ville et principaux pôles touristiques de Marseille sont les grands enjeux de la façade maritime portuaire dont la vocation est clairement de jouer le rôle d'entrée/porte de métropole en tant que hub international et espace urbain intégré²⁰⁹.

Par ailleurs, arrêté le 28 juin 2018 par le Conseil de la Métropole, le projet de PLUi du Conseil de Territoire Marseille Provence (CTMP) en cours d'élaboration et devant être approuvé à la fin de l'année 2019, supplante le PLU de Marseille approuvé en 2013. Ce PLUi laisse place à un urbanisme de projet en délaissant les règles complexes à travers deux OAP multisites qui s'appliquent sur plusieurs zones et qui couvrent un vaste territoire, et une cinquantaine d'OAP sectorielles qui définissent les grandes lignes des projets sur des secteurs donnés²¹⁰. L'échelle de réflexion prend en compte cette fois Marseille, ainsi que son agglomération, considérés comme la « *Porte de la France sur le monde méditerranéen* »²¹¹ et comme le futur écosystème de référence en matière d'innovation en Europe du Sud. À l'échelle de la Métropole, le Territoire Marseille Provence est considéré comme ayant un rôle de « *moteur* », en complémentarité avec les territoires voisins, dans le cadre d'une métropole structurée, reliée, avec des réseaux complets et intégrés, et dont les bassins de vie participent à un système cohérent et équilibré. Ce raisonnement pose la question des entrées de métropole dans leur rôle fonctionnel infra-métropolitain. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)²¹² met en avant la nécessité de « *garantir l'accessibilité du territoire et de ses pôles d'attraction majeurs, fondement de son positionnement stratégique à l'échelle nationale, sur l'arc méditerranéen et au plan européen* »²¹³. Il qualifie l'ensemble du Territoire Marseille Provence comme « *l'une des portes d'entrée de la Métropole [...] pour l'ensemble des fonctions économiques et touristiques qu'elle offre* »²¹⁴. Pour conforter l'attractivité du territoire, le PADD prône donc la transformation du Territoire Marseille Provence en une véritable destination touristique prisée. Territorialement, cela se traduit par une stratégie urbaine basée sur le renforcement du Grand Centre-Ville de Marseille comme destination touristique et culturelle²¹⁵, ou encore le développement du tourisme et des loisirs liés aux « *plans d'eaux* »²¹⁶, considérés comme de véritables « *joyaux du territoire* » par leur richesses environnementales et paysagères²¹⁷. Par ailleurs, le Territoire Marseille Provence est représenté à travers des centralités réunissant l'essentiel des fonctions urbaines et jouant donc un rôle particulièrement multifonctionnel²¹⁸. Elles sont notamment en lien avec l'enjeu de structuration et de renforcement des pôles d'excellence pour les filières industrielles clés du territoire. Espaces urbains bénéficiant à la fois d'une bonne desserte, ainsi que d'un rayonnement certain, tout en étant hiérarchisées au regard de leurs perspectives d'évolution et de la nécessité d'équilibrer le territoire²¹⁹, ces centralités posent la question des entrées de métropole au regard de l'évolution, ou plutôt de la

206 Aujourd'hui le Conseil de Territoire Marseille Provence.

207 Approuvé le 28 juin 2013 par délibération du Conseil Communautaire.

208 Ville de Marseille, PLU de Marseille, Projet d'Aménagement et de Développement Durable, débattu en Conseil Communautaire du 9 décembre 2011, approuvé le 28 juin 2013, 32 p., p. 5.

209 Ibid., p. 9.

210 MAMP, Plan local d'urbanisme intercommunal du Territoire Marseille Provence, *Marseille Provence, Nouvelle règles d'urbanisme : mode d'emploi*, 2017.

211 MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, *Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)*, arrêté le 28 juin 2018, p. 7.

212 Le Projet d'Aménagement et Développement Durables présente les orientations générales et les objectifs du PLUi.

213 MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, *Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)*, arrêté le 28 juin 2018, p. 7.

214 Ibid., p. 10.

215 Le développement de l'offre commerciale, poursuite de l'amélioration de l'offre culturelle du territoire, requalification de lieux emblématiques (Vieux-Port, Fort Saint-Jean, Halles de la Major, réhabilitation de l'Hôtel Dieu, création du MuCEM, Terrasses du Port).

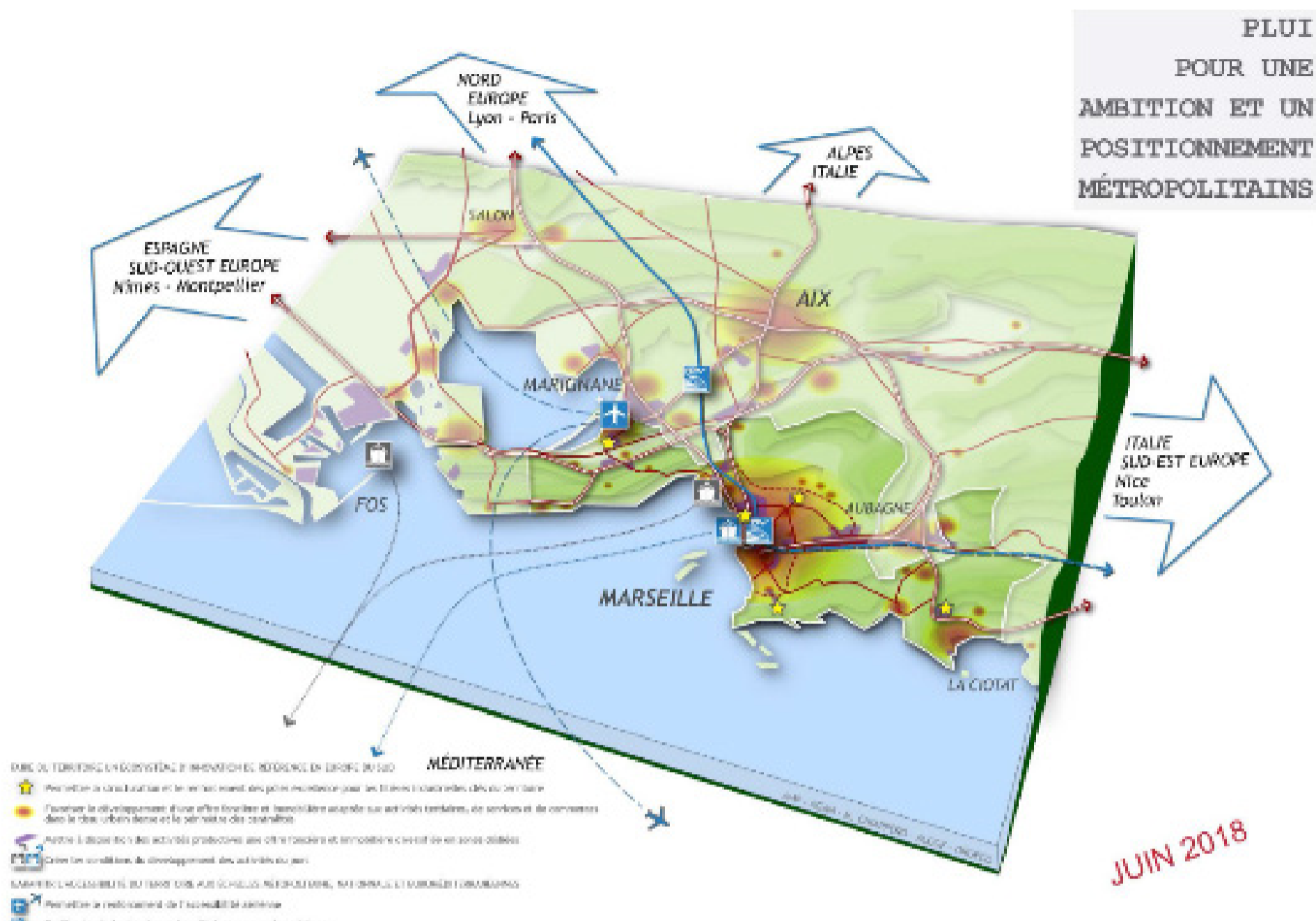
216 Parc national des Calanques, les massifs de l'Etoile, du Garlaban et de la Sainte-Baume, ainsi que l'archipel du Frioul et le secteur de Cassis, mais également autour des ports historiques tels que ceux de La Ciotat, Marseille, Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins, Marignane, ainsi qu'autour des étangs de Berre et Bolmon.

217 MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, *Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)*, arrêté le 28 juin 2018, p. 7-8.

218 Caractéristiques des centralités : centre porteur d'identité, périmètre où sont regroupées les fonctions centrales, zone d'influence attractive pour ces fonctions, densité de logements et d'emplois, mixité fonctionnelle (offre résidentielle, commerciale, de services et d'équipements...), intensité des différentes fonctions urbaines, niveau de l'offre de la mobilité multimodale actuelle et à venir, qualité urbaine (espace publics, lieux identitaires...), trame urbaine (continue ou non), potentiel de développement (capacités résiduelles du tissu urbain). Voir Ibid., p. 28.

219 Centralités métropolitaines (rayonnant à l'échelle nationale, voire internationale), centralités communautaires (cœurs de villes et de quartiers rayonnant au-delà de leur bassin de vie et contribuant à l'équilibre global du territoire), centralités de bassin (rayonnant à l'échelle des bassins de vie) et centralités locales

restructuration de l'urbain généralisé à l'aune du phénomène de métropolisation. Elles questionnent ainsi le concept d'entrée de métropole d'un point de vue urbanistique.



CARTE 15 – LES PORTES DE MÉTROPOLÉ DANS LE PADD DU PROJET DE PLUI ARRÊTÉ DU TERRITOIRE MARSEILLE-PROVENCE

Carte extraite du PADD du projet de PLUi arrêté (2018).

Le PADD du PLUi du Territoire Marseille Provence évoque explicitement la notion d'entrées de métropole dans ses orientations stratégiques à travers « *la desserte en transports urbains de l'hypercentre depuis les principales portes d'entrées aériennes maritimes et terrestres du territoire* »²²⁰. Il évoque notamment le renforcement de la « grande accessibilité » : le développement du GPMM, l'amélioration de l'aéroport Marseille-Provence, la prise en compte des gares TGV Marseille Saint-Charles et Aix-en-Provence TGV et de leurs projets (gare souterraine, Arbois), les grands axes autoroutiers (vers l'Espagne et le Sud-Ouest européen et français, vers le Nord de l'Europe et de la France, vers les Alpes et l'Italie...). Plus précisément, la gare de Marseille Saint-Charles est considérée comme la « *porte d'entrée majeure* » du territoire²²¹. Son projet de gare souterraine participe à la fois à l'amélioration de l'accessibilité locale et internationale pour répondre à l'évolution de l'offre des grandes lignes connectant le territoire national et les pays européens voisins²²². Également, une place particulière est octroyée au Grand port maritime de Marseille, représenté comme une « *plateforme d'échanges du Sud européen* » et comme une « *entrée Sud de l'Europe* »²²³. Il contribuerait également à une représentation de « *métropole de la mer* » (conjointement aux activités balnéaires du territoire que sont le nautisme et la plongée dont la Métropole pourrait devenir une référence européenne)²²⁴. Enfin, le secteur à enjeux « Prado-Marseille Capelette » ressort de façon explicite dans le PADD comme étant une « *entrée métropolitaine à l'Est du centre-ville de Marseille* »²²⁵. Cet espace est notamment pourvu en équipements de dimensions métropolitaines (Parc des Expositions, Stade Vélodrome, Clinique Monticelli-Vélodrome) et le PLUi propose d'en améliorer la visibilité, la structuration, ainsi que la cohérence des grandes opérations en recherchant le renforcement des fonctions métropolitaines. Plus globalement, le PADD préconise l'amélioration (rayonnant localement). Voir : Ibid., p. 29.

220 Ibid., p. 8.

221 Ibid., p. 11.

222 Ibid., p. 10.

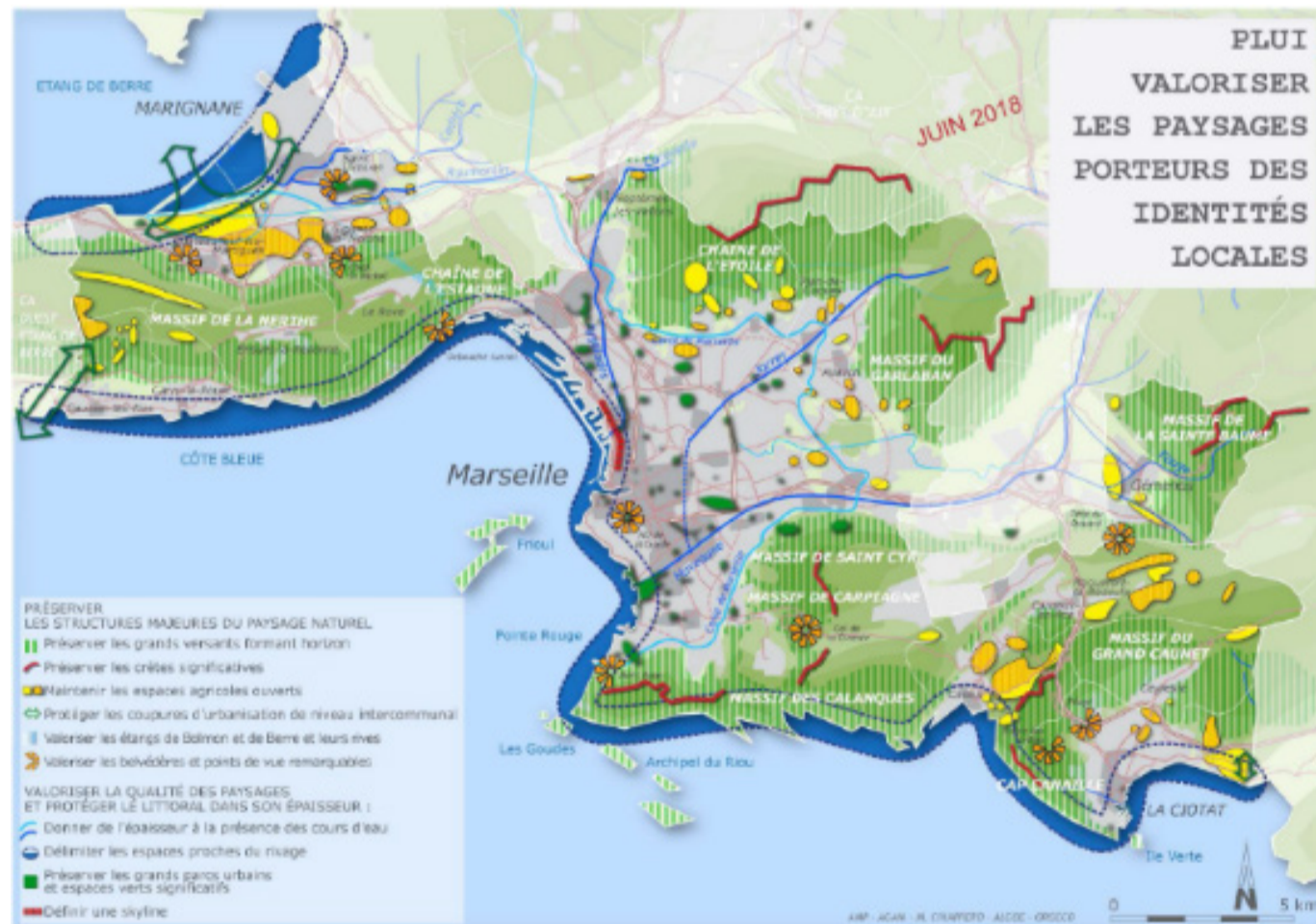
223 Ibid., p. 112.

224 Ibid., p. 116.

225 Ibid., p. 119.

de la desserte métropolitaine des grands équipements par les transports collectifs. Ainsi, la notion d'entrée de métropole concerne également les grands équipements métropolitains (culturels, sportifs, de santé etc.). On notera la sémantique particulière de ce secteur qualifié directement d'« entrée métropolitaine », sans que la notion de « porte » soit mentionnée. Est-ce à dire qu'il s'agit là d'une véritable « entrée de métropole » et que ce concept doit alors être écarté de la notion de « porte » ? Ou est-ce à dire que ce territoire particulièrement urbanistique en termes de composition et de projet à venir ne peut être qualifié autrement au regard de son accessibilité ? Quoi qu'il en soit, cela prouve davantage la difficulté d'uniformiser la sémantique du concept d'entrée de métropole.

Au-delà des aspects liés à la mobilité et au développement, les espaces naturels sont également caractérisés comme des portes d'entrées territoriales par le PADD. Par exemple, les Trames Vertes et Bleues constitueraient des « portes d'entrées sur les massifs »²²⁶, ou encore des sites particuliers sont évoqués comme de « potentielles portes d'entrée » du Parc National des Calanques²²⁷. À une échelle plus large, le PLUi parle de « paysages naturels contrastés » pour définir les collines, rivages, étangs, garrigues, ou encore quartiers urbains du territoire. Plus précisément, il s'agirait de la colline de Notre-Dame de la Garde, des crêtes des massifs de l'Étoile, de la Nerthe, de Marseilleveyre, des Calanques, ou encore du Pic de Bretagne, caractérisés comme des « repères » et comme offrant une « cohérence » au territoire²²⁸. De plus, le PADD caractérise les structures majeures du paysage urbain comme de véritables « marqueurs identitaires » (Notre-Dame-de-la-Garde, la tour CMA-CGM etc.) visibles depuis la terre et/ou la mer²²⁹. L'attention est focalisée sur les paysages des abords des étangs de Berre et de Bolmon, décrit comme relevant « autant de l'industrie, que de la nature ou de l'urbanisation »²³⁰. La diversité des paysages à la plus petite échelle participe de la qualité globale du territoire et le PLUi préconise d'ailleurs d'améliorer la « mise en scène urbaine et/ou paysagère des principales entrées de ville du territoire »²³¹. Il préconise également l'amélioration de l'aménagement à proximité de l'aéroport Marseille-Provence, des bassins Est du GPMM et du port de La Ciotat, notamment en recherchant de « nouvelles cohérences paysagères dans ces espaces ». Par exemple, la traduction des ambitions du PLUi sur la séquence portuaire d'Euroméditerranée passe par la définition d'une « skyline » intégrant des bâtiments de grande hauteur (voir carte). Le paysage participe donc d'une « structuration forte et équilibrée du territoire »²³². Ainsi, la cohérence et la mise en scène paysagère urbaine et naturelle sont à prendre en compte dans le concept d'entrée de métropole. Par exemple, l'entrée de métropole du bassin est du GPMM comprendrait l'infrastructure portuaire (porte de métropole), ainsi que la zone arrière-portuaire correspond à l'opération Euroméditerranée qui incarne le phénomène de métropolisation-globalisation.



CARTE 16 – LA VALORISATION DES MONUMENTS DE NATURE COMME PORTEURS DE REPRÉSENTATIONS MÉTROPOLITAINES

Carte extraite du PADD du projet de PLUi arrêté (2018).

226 Ibid, p. 18.

227 Le Frioul, les Goudes, Luminy, la Gardiole, Sormiou, Morgiou et le Mont-Rose à Marseille, et Port-Miou à Cassis. Voir : Ibid, p. 19.

228 Ibid, p. 22.

229 Ibid., p. 24.

230 Ibid., p. 25.

231 Ibid., p. 25.

232 Ibid., p. 3.

La dernière échelle métropolitaine de planification du territoire d'Aix-Marseille-Provence concerne le SCoT, outil de conception et de mise en œuvre de la planification stratégique communale ou intercommunale à l'échelle d'un grand bassin de vie, ou d'une aire urbaine²³³. Il dessine et oriente l'organisation, ainsi que la vocation générale des espaces à l'échelle métropolitaine et est, de fait, un document d'urbanisme capital pour appréhender la question des entrées d'un vaste territoire. Aujourd'hui, le territoire métropolitain d'Aix-Marseille-Provence est couvert par cinq SCoT approuvés entre 2012 et 2015 et opposables jusqu'à l'approbation du SCoT Métropolitain en 2022. Ce dernier ne constitue non pas l'assemblage de l'ensemble des SCoT des Conseil de Territoire en vigueur mais davantage la matérialisation du Projet métropolitain à travers la planification urbaine et territoriale²³⁴.

Parmi les cinq SCoT en vigueur du territoire métropolitain, celui de l'ancienne Communauté urbaine Marseille Provence Métropole²³⁵, qui concerne 18 communes et 1 054 000 habitants (en 2013), met en avant la vocation mondiale de la métropole, le développement de « l'arc de la connaissance » autour des filières d'excellence à Luminy, Château-Gombert et les pôles hospitaliers marseillais, tout en préconisant le renforcement de centralités hiérarchisées à travers l'articulation de l'intensification urbaine et des transports collectifs. Également, il mentionne la préservation des espaces naturels terrestres et marins comme les « cœur de nature », ainsi que la protection du littoral maritime et lacustre. D'une certaine façon, il incarne la planification à minima des propositions de représentations du territoire de la Consultation urbaine et territoriale. Proche du PLUi du Territoire Marseille Provence dans ces enjeux territoriaux, le SCoT MPM distingue six territoires d'enjeux qui rentrent dans le cadre de l'affirmation du rayonnement d'une « métropole de carrefour et d'échanges »²³⁶ : la plaine de Châteauneuf, la façade maritime nord de Marseille, l'espace Saint-Antoine-La Rose, le Grand Centre-Ville de Marseille, la vallée de l'Huveaune et le Boulevard urbain sud. Également, le SCoT MPM affirme qu'il faut « placer la Métropole au cœur des liaisons de transport euro-méditerranéennes en renforçant les portes d'entrée du territoire, leurs relations et leurs accès »²³⁷ et place le Territoire Marseille Provence au cœur de la géostratégie particulière de l'arc ferroviaire méditerranéen Barcelone-Milan et de l'axe européen Nord-Sud par l'axe Rhône-Saône.

Plus localement, le SCoT MPM définit un « axe des centralités métropolitaines » reliant Marseille et Aix-en-Provence en passant par les secteurs urbains de Marignane et Vitrolles d'un côté, et Plan de Campagne de l'autre²³⁸, ainsi qu'un « arc industrialo-portuaire-logistique »²³⁹. Les centralités de premier niveau (Grand Centre de Marseille, Euroméditerranée et son extension, Prado-Michelet-Capelette, La Valentine-Barasse, Saint-Antoine (avec le Grand Littoral et la ZFU Nord Littoral), La Ciotat, et Marignane) sont considérés comme jouant un rôle futur de « portes d'entrées du territoire communautaire »²⁴⁰. Logiquement, il propose de relier ces centralités/portes d'entrées du territoire en priorisant les transports collectifs vers Fos-sur-Mer, Martigues, l'ouest Etang de Berre (par le développement des liaisons ferrées régulières), Aix-en-Provence²⁴¹ (par l'organisation des flux à partir des PEM Saint Charles, Arbois et Aix-en-Provence), Aubagne (par la 3^e voie ferrée de la Vallée de l'Huveaune), ITER (par les voies ferrées), ainsi que vers Salon et Miramas (par une liaison passant par la gare Vitrolles-Aéroport Marseille-Provence). Particulièrement, le SCoT MPM qualifie le GPMM, l'Aéroport Marseille-Provence et la gare Saint-Charles de « portes d'entrée métropolitaines » et de « hubs méditerranéens »²⁴². Par ailleurs, la centralité principale Prado-Marseille Capelette est qualifiée de « Porte d'entrée Est » du Grand Centre de Marseille, lui-même représenté comme « cœur historique et emblématique du territoire »²⁴³. Le quartier Euroméditerranée est également mis en avant à travers la valorisation de la culture et de l'événementiel comme supports d'une image internationale²⁴⁴. Enfin, la nature est également mise en avant à travers la mer, les grands paysagers et la qualité de vie comme objet d'attractivité et de compétitivité (Étang de Berre, rade de La Ciotat/Saint-Cyr-sur-Mer, Massif de l'Étoile, de la Nerthe, du Garlaban et de la Sainte Baume). On notera le focus fait sur le Parc national des Calanques comme pouvant « constituer un

233 Encadré par le code de l'urbanisme (CU) : art. L 131-1 et suivants, L. 141-1 et suivants et R. 141-1 et suivants, le SCOT se compose de trois documents obligatoires : un rapport de présentation, avec un diagnostic du territoire et une évaluation environnementale ; un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), déclinant les grands choix de développement et de protection pour le territoire ; un Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO), regroupant les outils réglementaires nécessaires pour atteindre les objectifs et choix définis dans le PADD.

234 La Métropole porte une double ambition pour le SCOT Métropolitain : définir un projet stratégique de territoire afin de construire un avenir durable et partagé jusqu'en 2040, et donner à ce projet une traduction spatiale pour permettre une déclinaison multiscalair, notamment au travers d'une stratégie foncière.

235 Approuvé en 2012.

236 MPM, *Schéma de cohérence territoriale de Marseille Provence Métropole, Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)*, SCOT Approuvé, juin 2012, p. 13.

237 Ibid., p. 14.

238 Ibid., p. 20.

239 Ibid., p. 22-23.

240 Ibid., p. 31.

241 Arbois, Les Milles, Vallée de l'Arc, Plan d'Aillane.

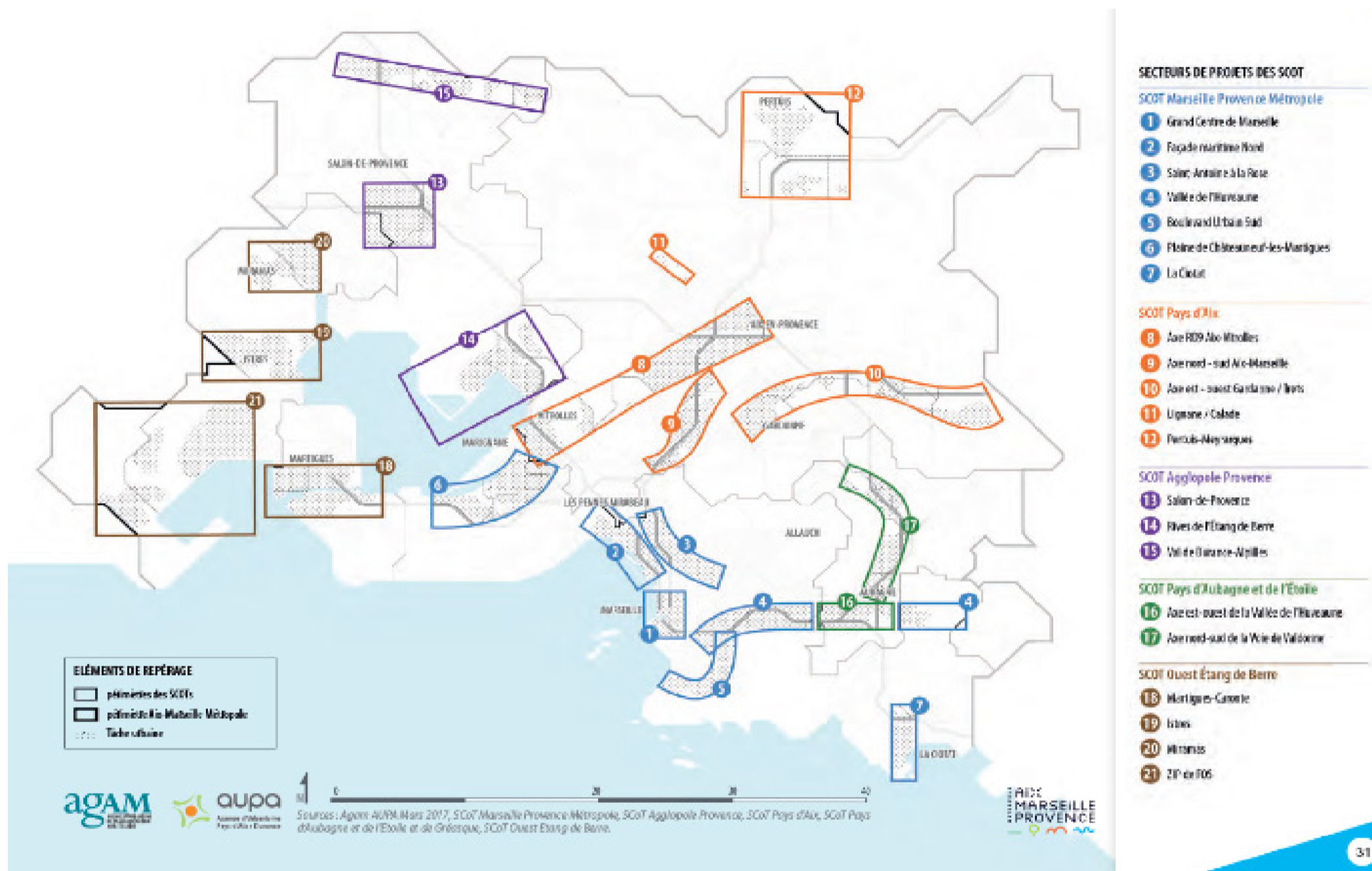
242 *Schéma de cohérence territoriale de Marseille Provence Métropole, Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)*, SCOT Approuvé, juin 2012, p. 10.

243 Ibid., p. 26.

244 Ibid., p. 18.

Outre le SCoT MPM, les quatre autres SCoT du territoire métropolitain mettent également en avant des enjeux en lien direct ou indirect avec la question des entrées/portes de métropoles, notamment à travers des « territoires d'enjeux ». Une cartographie de ces derniers permet d'estimer approximativement la localisation des entrées de métropole au regard des trois dimensions caractéristiques que l'on peut en déduire de nos analyses, à savoir, le développement économique, la mobilité, et le cadre naturel (voir carte).

CARTE 17 – SECTEURS DE PROJET DES CINQ SCOT DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN



Carte extraite du document *Les échos du SCOT, Des SCOT existants au SCOT métropolitain, Analyses et perspectives*, n°1, novembre 2017.

2.2.2. Les entrées de métropole par leur analyse urbaine et territoriale

Différents lieux sont évoqués par les acteurs comme étant potentiellement des entrées de métropole. Jean-Baptiste DAVID analyse trois zones prioritaires en termes de projets et de mobilité : les Milles, les Paluds et Vitrolles. Il précise également qu'à l'échelle internationale, ce qui importe ce sont avant tout les équipements, autrement dit, les « portes physiques » que sont pour lui l'aéroport Marseille-Provence, le GPMM et les gares TGV. Pour Vincent FOUCHIER, le GPMM serait un « hub » au regard des flux de croisiéristes, ou encore du numérique avec la question des câbles sous-marins. L'enjeu du port est selon lui d'être une « tête de pont » pour les croisières internationales, un lieu de départ et d'arriver, et non seulement un lieu de passage. Il précise également que celui-ci a un impact sur le territoire, notamment sur la question du report modal du fait du nombre important de camions qui empruntent les routes structurantes pour rejoindre la ZIP de Fos. De son côté, Jean-Baptiste DAVID évoque le rayonnement régionale du GPMM en mettant en avant le fait que sa zone d'influence s'étendrait jusqu'à Lyon, qui pourrait alors faire office de troisième darse de Marseille. Dans ce cas-là, peut-on également parler de Lyon en tant qu'entrée de métropole ? Inversement, dans le cas où Lyon serait en capacité d'utiliser le port de Marseille à son avantage, pourrions-nous alors parler du GPMM comme l'entrée de métropole du Grand Lyon ? Si le bassin Ouest du GPMM à la ZIP de Fos focalise l'attention, Jean-Baptiste DAVID précise tout de même que le sentiment métropolitain n'existerait qu'entre Aubagne, Vitrolles et Aix-en-Provence. Istres, par exemple, ne se représenterait pas comme faisant partie de la métropole, de même pour la ville d'Arles. En d'autres termes, « *la mobilité ne fait pas tout, bien qu'elle fasse métropole* ». J.-B. DAVID analyse donc trois corridors pertinents à l'analyse des entrées de métropole : Marseille-Rognac, Marseille-Venelle et Marseille-Aubagne. Pour Vincent FOUCHIER, la question serait plutôt de savoir « *quels sont les attracteurs du territoire ?* », en faisant par-là référence aux congrès (Parc Chanot), ainsi qu'au Parc national des Calanques, qu'il considère comme un « vecteur d'arrivée » de la métropole. De son côté, Nicolas FRACHON évoque également la Sainte-Victoire comme potentielle entrée de métropole, en excluant toutefois le plateau de l'Arbois du fait du manque de population. Il précise également que la vision de l'équipe Devillers est intéressante en cela qu'elle prône la coupure d'urbanisation entre Aix-en-Provence et Marseille, tout en préconisant une urbanisation continue entre Marseille et Istres en passant par Martigues, remise en question par l'analyse de Jean-Baptiste DAVID sur les grands corridors de la mobilité métropolitaine. Ce dernier évoque également Arles comme une éventuelle entrée de métropole, voir comme une « porte administrative » au regard de sa proximité avec le périmètre du territoire métropolitain d'Aix-Marseille-Provence. Quoi qu'il en soit, on peut établir une liste introductive d'espaces considérés, directement ou indirectement, comme des entrées/portes de métropoles par les acteurs du projet métropolitain et les documents d'urbanisme.

Le GPMM, comme en atteste la croissance rapide du secteur de la croisière, connecte la métropole au monde par le transport de marchandises et de passagers. Le port de Marseille, à l'origine de la création de la cité, constitue aujourd'hui un élément majeur de l'identité marseillaise et de son développement. La relation urbaine entre le port et la ville s'est peu à peu fermée au regard du développement industriel de ce premier. Depuis 2013, une Charte Ville-Port, réunissant les acteurs publics²⁴⁶, a permis d'engager une réflexion commune sur le développement équilibré de cet espace, en lien avec la ville et notamment la zone arrière portuaire. Cette dernière est caractérisée par la présence de zones d'activités économiques couplées à des zones résidentielles, auxquels s'ajoute l'Opération d'intérêt nationale (OIN) Euroméditerranée, qui réhabilite les friches industrielles du secteur pour créer un véritable quartier d'affaire international afin d'accueillir les directions régionales, sud-européennes ou méditerranéennes des grands groupes, sièges sociaux et organismes internationaux²⁴⁷. On notera également que le 16 mai 2018, le leader européen des data centers, Interxion, a inauguré son deuxième établissement à Marseille sur le périmètre du GPMM et que le projet de PLUi évoque l'installation des Jeux Olympiques de 2024 ou encore d'une « programmation commerciale qualitative et favorisant l'implantation d'enseignes non encore installées à Marseille, tournée vers le moyen-haut de gamme » à venir²⁴⁸.

IMAGE 3 ET 4 – LA FAÇADE MARITIME NORD DE MARSEILLE À PARTIR DU GRAND LITTORAL

Photos prises par l'auteur en août 2018.



246 Etat, collectivités locales, Métropole, Ville de Marseille, Région, Département, EPA Euroméditerranée (EPAEM) et Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (CCIMP).

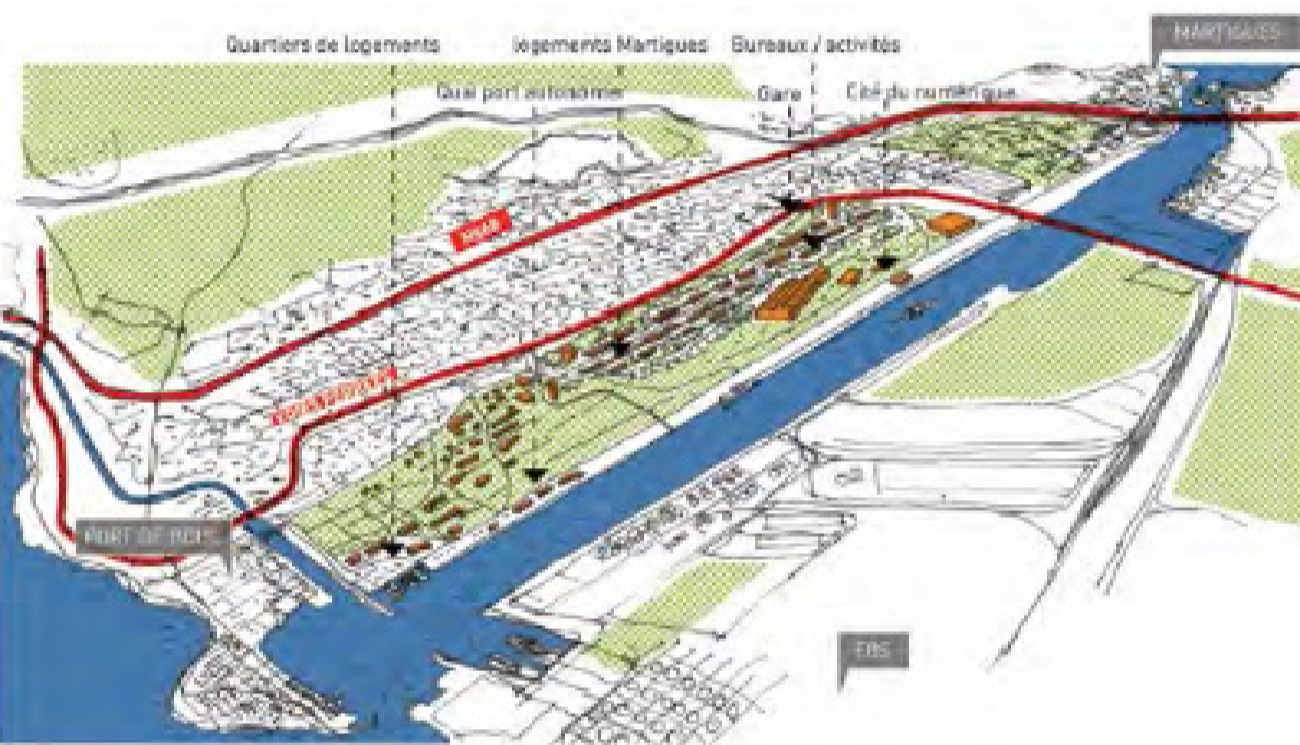
247 MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), arrêté le 28 juin 2018, p. 118-119.

248 MAMP, Projet de PLUi arrêté du Territoire Marseille Provence, Orientation d'Aménagement et de Programmation, OAP n°MRS-08, Marseille 2°/15°/16°, Interface Ville-Port.

Le bassin Ouest du Grand Port Maritime de Marseille correspond à la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer. Géographiquement bien placé et constitué d'un hinterland étendu par les capacités d'acheminement, les connexions qu'il offre, et les activités diverses qu'il accueille (logistique, sidérurgie, chimie-pétrochimie et industrie de l'énergie), cet espace de 10 000 hectares occupe une bonne part dans le classement international du port de Marseille. En effet, de grands noms de la sidérurgie sont notamment présents sur ce site comme ArcelorMittal, Ascométal, Arkéma Thermfos. De plus, quatre raffineries du secteur représentent 40% de l'industrie française du raffinage (LyondellBasell, Total, Esso et Ineos)²⁴⁹. Le port pétrolier de Lavéra rattache cette porte de métropole à l'espace urbain Martigues-Port-de-Bouc. L'agence SEURA, de la Consultation urbaine et territoriale, imagine un projet de cité numérique avec un quartier en terrasses sur le chenal de Caronte entre Martigues et Port-de-Bouc, sur un espace aujourd'hui en partie libérée et à l'écart des sites pollués et périmètres SEVESO. Ce projet vise précisément à développer des liens forts entre les deux villes et à articuler leurs projets (logements, activités, culture...)²⁵⁰.

RENDU 1 - LES TERRASSES DU CHENAL DE CARONTE : LA CITÉ NUMÉRIQUE (ÉQUIPE SEURA)

Extrait de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 130.



249 MDER, Zone Industrialo-Portuaire Marseille-Fos, https://www.investinpaca.com/files/Fiche_ZIP_Marseille_Fos.pdf, 2011.

250 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 130.

La zone aéroportuaire en elle-même est considérée comme un véritable espace de projets comme en témoigne CAP horizon (projet conjuguant développement économique en cœur de ZAE, aménagement et mobilité)²⁵¹, Henri Fabre (projet de développement économique des secteurs de l'aéronautique, de l'énergie, du naval, ou encore du biomédical), les futures voies réservées sur l'autoroute A7 et la départementale RD9 vers Marseille et Aix-en-Provence, ou encore et surtout « Cap 2025 » qui planifie 500 millions d'euros d'amélioration sur dix ans²⁵² pour accueillir 11 millions de passagers en 2025 avec notamment un projet de cœur d'aérogare et de jetée internationale. Une OAP est en lien avec la zone aéroportuaire au quartier des Beugons à Marignane²⁵³. Celle-ci prévoit notamment la réalisation d'une Cité Aéroportuaire (bureaux, locaux d'activité, accueil de séminaires, voire de spectacles...), tout en prenant en compte l'interface ville-nature du secteur. Cet espace avait également fait l'objet d'une proposition de projet ambitieuse lors de la Consultation urbaine et territoriale avec l'équipe Devillers & Associés qui abordait le Jaï et les hangars de Boussiron d'une façon scénique : « *ce lieu a vocation à devenir un haut lieu d'activités balnéaires sur le Jaï et nocturnes dans les hangars de Boussiron. Pour créer un symbole fort en arrivant par avion, des immenses bouées flotteront comme des pas japonais de Berre l'étang au Jaï en se terminant par un geste architectural dans les hangars. On pourra plonger, s'y baigner, accoster en bateau. Dans les hangars de Boussiron, les jeunes arriveront du monde entier pour prendre des bains de musique électronique jouée par les plus grands DJ du monde. On viendra en low-cost de l'Europe entière pour découvrir la légende L'Aérogare.* »²⁵⁴. Cette citation, particulièrement romancée, démontre à quel point l'entrée de métropole participe de la représentation d'un territoire par le storytelling. On notera également la perspective scénique sur le massif de la Nerthe qu'offre le projet de cœur d'aérogare de Norman Foster, nommé « désir ». En 2025, les arrivants mondiaux ou nationaux auront donc pour première image du territoire métropolitain celle d'un massif naturel, représentatif de son caractère spectaculaire. Ce projet participe d'ailleurs du « *marquage des portes d'entrée de la Métropole par des « totems » architecturaux/paysagers forts* » et de « *la réalisation sur les hubs de « lieux de vitrines » de la Métropole* », préconisés par le Projet métropolitain²⁵⁵.

RENDU 2 - POUR LE JAI : ENTRE CIEL ET MER, INDUSTRIE ET LOISIR EN MIROIR



Extrait de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 107.

251 Le projet vise notamment la desserte de l'Aéroport en BHNS à partir de la gare ferroviaire VAMP.

252 220 millions sont prévus en travaux d'extension sur la période 2016-2026 avec l'extension du MP2, la création d'un cœur d'aérogare/aéroport, et une nouvelle jetée d'embarquement.

253 Projet de PLUi arrêté du Territoire Marseille Provence, Orientation d'Aménagement et de Programmation, OAP n°MRS-01_Marignane, *Les Beugons*.

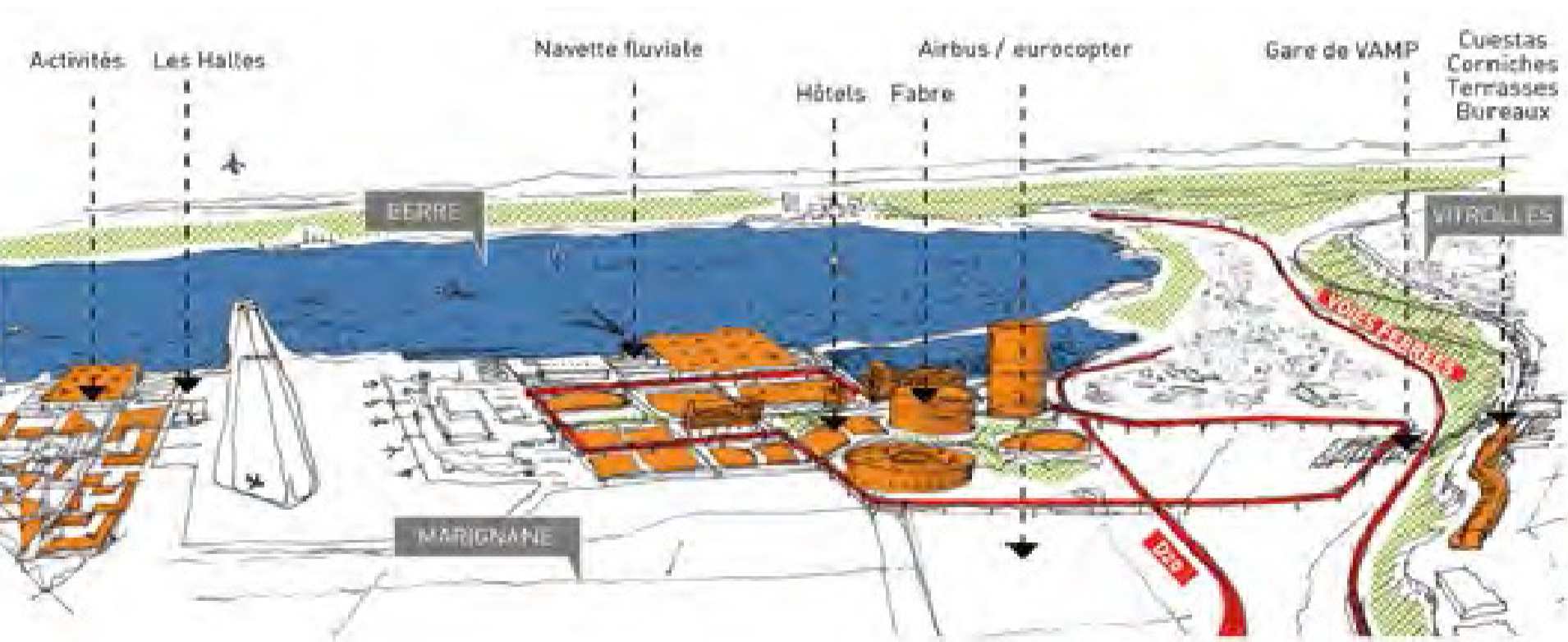
254 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 105.

255 MAMP, *Ambition 2040, 12 engagements pour une Métropole à vivre*, juin 2018, p. 75.



Extrait de l'article Aéroport Marseille-Provence : un cœur d'aérogare nommé désir....

RENDU 4 - LA BOUCLE DE VAMP : LA CITÉ AÉRONAUTIQUE



Extrait de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 131.

Le PLUi du Territoire Marseille Provence évoque la gare de Marseille Saint-Charles comme étant « *la porte d'entrée majeure* » du territoire²⁵⁶ qui permet à ce dernier d'être à 3 heures de Paris, 1h40 de Lyon et 4h50 de Lille. Comme en témoigne ses 12 millions d'usagers annuels en 2016, cette gare constitue le 1^{er} pôle d'échange de la région, ainsi qu'un chaînon important dans le réseau ferré national français. Cependant, sa caractéristique singulière d'être de nœud ferroviaire en cul-de-sac pose la nécessité du projet majeur de gare souterraine ouverte à 360° dans le cadre du projet plus large de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Ce projet permettrait une desserte régionale plus efficace entre Marseille, Toulon et Nice, tout en améliorant la mobilité interne du territoire métropolitain. À ce projet architectural majeur s'ajoute un projet à l'échelle du quartier de la Belle de Mai, *Quartiers Libres*, qui fait également l'objet d'une OAP du projet de PLUi arrêté du Territoire Marseille Provence arrêté en juin 2018²⁵⁷. Ce projet prévoit la revitalisation des quartiers historiques de Saint-Lazare, La Villette, Saint-Mauront et La Belle de Mai à travers la recomposition urbaine et l'amélioration du cadre de vie des habitants. Ces quartiers ont joué un rôle stratégique par le passé en tant qu'espace productifs dynamiques, sites d'implantation privilégiés pour les grands équipements de l'Etat, ou encore en tant que creuset de population aux portes du centre-ville. Cet espace est notamment qualifié de « *nœud multimodal principal de la Métropole* » au sein de l'OAP *Quartiers Libres*. On notera la place faite au patrimoine des lieux, notamment avec la mise en scène de la caserne du Muy, « *édifice monumental et emblématique qui se singularise par des proportions harmonieuses malgré des dimensions hors normes* »²⁵⁸. Le but est donc de conforter le rôle majeur de centralité métropolitaine de celui-ci en contribuant à « *structurer une vraie porte métropolitaine* » par la conjugaison à la fois des projets métropolitains et des réponses aux besoins locaux, sociaux et de proximité²⁵⁹.

IMAGE 5 – PANORAMA DE LA VILLE CENTRE DE LA MÉTROPOLE AU SORTIR DE LA GARE SAINT-CHARLES



Photo prise par l'auteur en août 2018.

256 MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), arrêté le 28 juin 2018, p. 11.

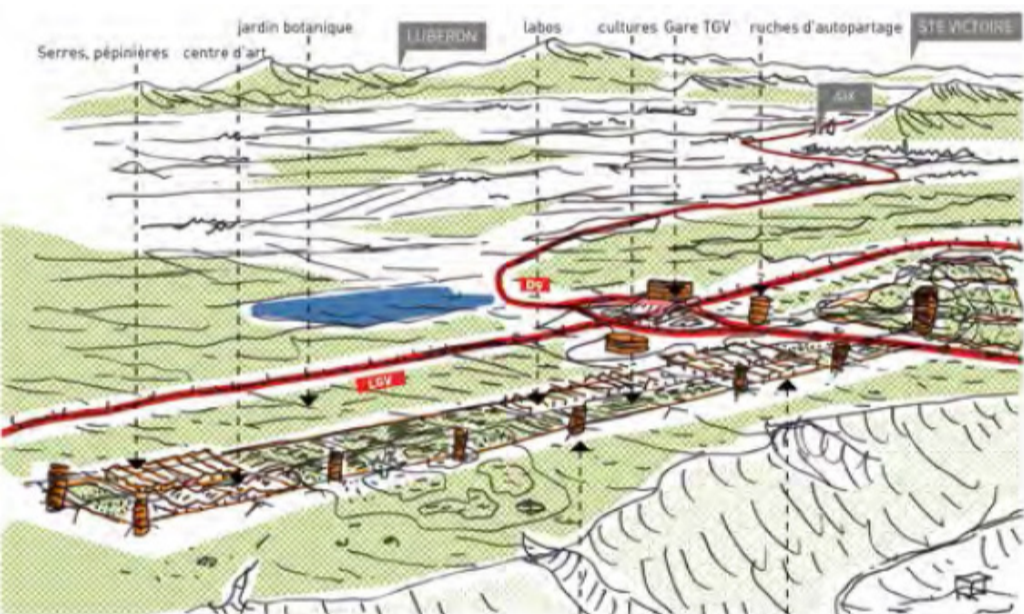
257 MAMP, Projet de PLUi arrêté du Territoire Marseille Provence, Orientation d'Aménagement et de Programmation, OAP n°MRS-15, Marseille 1^{er}/3^e/4^e, *Quartiers Libres*.

258 Ibid.

259 MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), arrêté le 28 juin 2018, p. 118.

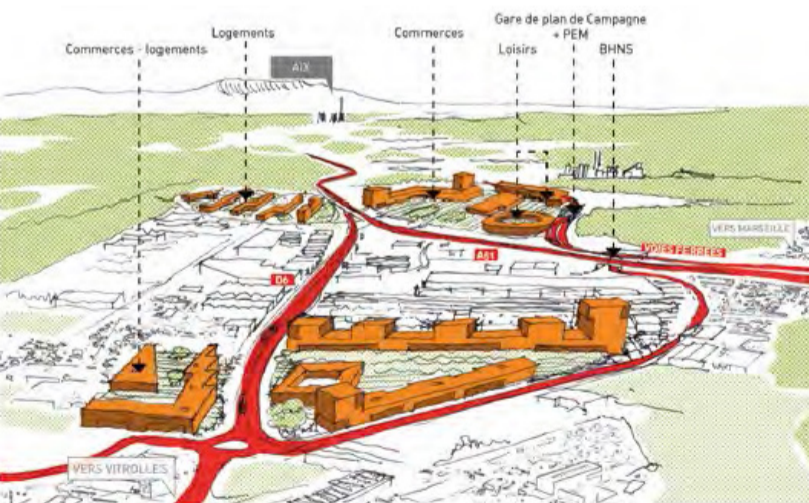
Le vaste espace situé entre Marseille, Aix-en-Provence, la zone aéroportuaire et comprenant la gare Aix-TGV, la zone commerciale de Plan de Campagne et le plateau de l'Arbois, ainsi que les zones économiques de Vitrolles est qualifié de « carrefour métropolitain », ou encore de « triangle métropolitain » par l'équipe LIN/Geipel de la Consultation urbaine et territoriale²⁶⁰. Située à 20 kilomètres au nord de Marseille et à 15 kilomètres au sud-ouest d'Aix-en-Provence, sur la départementale structurante RD9, elle voit transiter un trafic annuel de 3 millions d'usagers (2016). Il s'agit donc d'une infrastructure majeure. L'équipe SEURA de la Consultation urbaine et territoriale, voit dans cette gare TGV l'opportunité d'établir un projet international de recherche et d'expérimentation sur les biodiversité (géologie, plantations, habitats nomades...), en utilisant notamment le cadre environnemental du Plateau de l'Arbois qui inciterait à « *la construction innovante (installations réversibles, autonomes en ressources hébergements d'été...)* ». Également appelé chaîne de Vitrolles, ce plateau est composé de milieux naturels d'une grande richesse. Outre la gare TGV d'Aix-en-Provence, celui-ci abrite aussi le technopôle de l'Arbois Méditerranée, dédié aux sciences de l'environnement terrestre en région Sud-PACA. Par ailleurs, au sud du plateau, sur la plaine des Pennes-Mirabeau, se trouve la quatrième zone commerciale la plus visitée en France avec 24 millions de visiteurs annuels, Plan de Campagne²⁶¹. L'équipe SEURA imagine la possibilité d'une ville pour cette zone située à équidistance d'Aix-en-Provence et de Marseille, tout en précisant que le secteur doit évoluer compte-tenu de la concurrence du développement d'autres secteurs commerciaux dans la métropole²⁶².

RENDU 6 - LE LABORATOIRE DE L'ARBOIS, UNE POSSIBLE CITÉ BOTANIQUE MÉDITERRANÉENNE ?



Extrait de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 132.

RENDU 7 - PLAN DE CAMPAGNE, LA POSSIBILITÉ D'UNE VILLE STRATÉGIQUE ?



Extrait de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 131.

260 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 116.
 261 Laure-Emmanuelle HUSSON, *Le top 10 des centres commerciaux en France*, Challenges, 13 mars 2014.
 262 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 131.

LA MÉTROPOLE DES MOBILITÉS

- Autoroutes
- Voies principales
- Chemins
- Transports en commun
- ⊙ «Le métropolitain»
- Avenue Lino Ventura, colonne dorsale de la vallée
- Lignes à Haute Tension

LA MÉTROPOLE PAYSAGE

- Espaces boisés
- Végétation basse
- Espaces à reboiser
- Corridors
- Agriculture

- Mer et Etang
- Cours d'eau
- PPRI
- Eaux grises

LA MÉTROPOLE INTENSE

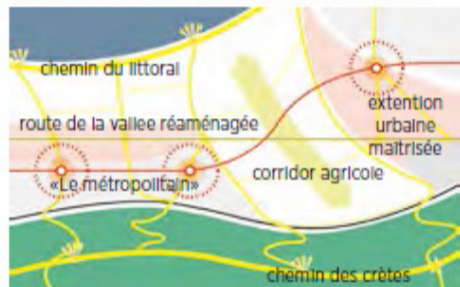
- Tissus urbains existants
- Principaux équipements, commerces...
- Centralités urbaines
- Lieux d'extensions urbaines
- ⊙ Points de vente agricole existant
- ⊙ Points de vue
- ★ Les «pépites du territoire» (lieu d'intérêt particulier...)



Une situation géographique singulière entre deux EPCI



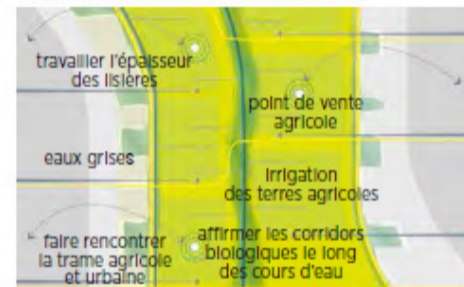
Mise en réseau de la métropole linéaire



Mise en continuité de la métropole paysage



Les Interactions ville/campagne



Extrait de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 102-103.

La vallée de l'Huveaune est un vaste espace qui s'étend du quartier Saint Loup à Marseille jusqu'à Aubagne et Gémenos. Du côté marseillais, il s'agit d'un des principaux sites industriels depuis plus de 150 ans, directement relié au port par voie ferrée. L'autoroute A50, la nationale N8, ou encore le fleuve côtier de l'Huveaune, long de 46 km et prenant sa source sur le versant nord du massif de la Sainte Baume, caractérisent particulièrement la zone²⁶³. Victime d'un déclin économique dans les années 1970 et 1980, cet espace est aujourd'hui restructuré par le développement commercial²⁶⁴. Il s'agit même d'un des principaux pôles d'emplois de la Métropole Aix-Marseille-Provence avec 1 500 entreprises et 15 000 salariés²⁶⁵. Un Schéma de référence, initié par l'ancienne Communauté urbaine MPM, représente cet espace sous le triptyque suivant : « vallée nature », « vallée d'économies », « vallée habitée ». Plus précisément, quatre séquences sur lesquelles sont déclinées des propositions de développement ont des représentations particulières : « la porte urbaine » (Saint Loup/gare de La Pomme), « le cœur de la vallée » (La Barasse/Valentine/Vallée Verte), « le corridor » (La Penne sur Huveaune/Aubagne), et surtout « la Porte Métropolitaine » (Aubagne Centre/Les Gargues/Les Paluds/Gémenos)²⁶⁶. Cette quatrième séquence met en avant la vallée de l'Huveaune, du moins en partie, comme étant une entrée de métropole par le rôle de liaison qu'elle joue avec l'arrière-pays aubagnais et son potentiel d'accueil de « l'excellence industrielle ». Le Domaine Valentine Vallée verte, qui incarne le renouveau économique de la vallée par un environnement de qualité pour entreprises²⁶⁷, ou encore le site des Gargues dans la zone des Paluds d'Aubagne qui pourra potentiellement être un pôle d'innovation industrielle à l'avenir²⁶⁸, caractérisent les « projets vitrines » de cet espace, considéré par certains acteurs locaux comme « l'Euromed 3 » du territoire²⁶⁹. Pour la CCIMP, cet espace est une « porte d'entrée métropolitaine » au regard du projet de 4^e voie de l'Huveaune en lien avec la LNPCA. Cet espace aurait également vocation à avoir pour référence la vallée de la Chimie du Grand Lyon²⁷⁰.

IMAGE 6 – LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE



Photo prise par l'auteur en septembre 2016.

263 La Vallée de l'Huveaune est en frange de zones de biodiversité classées Natura 2000 (massif des Calanques et Garlaban) et possède en outre un patrimoine bâti : châteaux de la Buzine et de la Reynarde ainsi que des vestiges archéologiques. Voir : CCIMP, *Un avenir métropolitain pour la Vallée de l'Huveaune ?*, 16.07.2015.

264 Notamment autour de La Valentine qui totalise plus de 8 000 emplois.

265 CCIMP, *Un avenir métropolitain pour la Vallée de l'Huveaune*, <https://www.ccimp.com/actualite/territoire/30921-vallee-l-huveaune-traversee-habitee-mais-peu-interconnectee>, 16/07/2015.

266 CCIMP, *Position économique de la Vallée de l'Huveaune, Proposition d'avis de la CCIMP*, 07/12/2015, p. 3.

267 Ibid., p. 7.

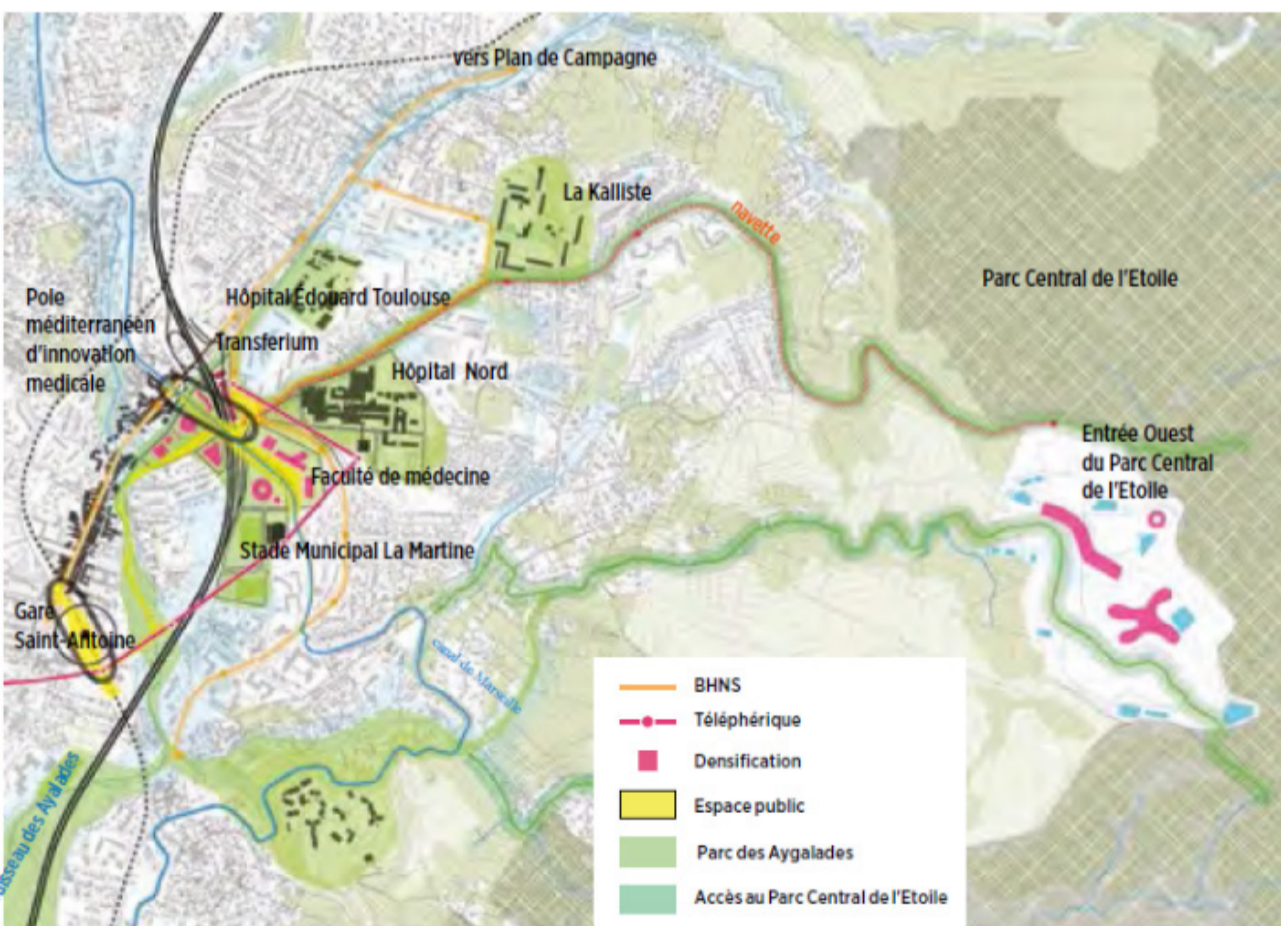
268 Ibid., p. 4.

269 Valérie BOYER, député-maire du secteur.

270 Les collectivités territoriales ont fait appel au cabinet spécialisé sur les stratégies urbaines INTerland, celui-là même qui a planché sur la préfiguration du schéma directeur de la vallée lyonnaise. Voir Ibid., 16.07.2015.

L'espace situé entre le quartier Saint-André et le pôle hospitalier Nord, dans les 15^e et 16^e arrondissements de Marseille, est identifié comme une « centralité métropolitaine » par le SCoT de MPM. Le PLUi y voit également l'une des quatre centralités métropolitaines du bassin Centre qui constituent le cœur urbain du territoire, ainsi qu'une « centralité d'équilibre » au nord de Marseille. Si cet espace n'est pas explicitement qualifié d'entrée/porte métropolitaine par les acteurs et dans les documents d'urbanisme, tous s'accordent sur des enjeux et orientations qui permettent indirectement d'en déduire le fait. Celui-ci fait l'objet d'une OAP du projet de PLUi arrêté dans laquelle des principes de composition urbaine, le traitement des espaces publics ou collectifs, ainsi que la structuration par les espaces paysagers ou naturels sont particulièrement pris en compte. Plus particulièrement, un passage du PADD du PLUi, repris dans cet OAP laisse à penser qu'il s'agit là d'une entrée de métropole : « *construire et structurer la centralité Métropolitaine Saint-Antoine/Hôpital Nord/Etoile, dont le positionnement stratégique au sein de la Métropole se renforce ; déployer des fonctions urbaines de rang métropolitain et créer les conditions d'une véritable accessibilité aux équipements métropolitains stratégiques existants ou à venir tels que l'Hôpital Nord, le Parc de l'Etoile, la gare de Saint-Antoine...* »²⁷¹. Par ailleurs, cet espace a été particulièrement évoqué dans les propositions des équipes de la Consultation urbaine et territoriale. L'équipe Devillers & Associés aborde notamment le site du Grand Littoral d'une façon scénique : « l'enjeu est de révéler ce site délaissé, visible depuis l'autoroute, pour qu'il devienne un signal fort lorsqu'on arrive par l'autoroute dans la métropole [...] pour mettre en valeur son statut en belvédère, nous souhaitons travailler avec la topographie en redessinant les courbes de niveau, grâce à la création de parcours en restanques faites de briques, qui rappellent le passé industriel du site [...] ces parcours se termineront par un amphithéâtre pour accueillir des événements en plein air attirant un public qui va bien au-delà des limites de la métropole »²⁷². D'autre part, l'équipe Finn Geipel/LIN raccroche cet espace à un projet ambitieux de « parc de l'Etoile »²⁷³, en voyant dans le Massif de l'Etoile une des « îles-paysages » de la métropole avec des lisières densément urbanisées. L'équipe précise que ce « parc central métropolitain » offrirait un rapport de proximité exceptionnel entre ville et nature à travers les pentes, et l'accès au parc pourrait se faire en partie depuis les quartiers nord de Marseille. Il est également précisé qu'une lisière épaisse permettra d'accueillir des programmes publics, équipements de proximités, jardins partagés, activités de loisirs. De plus, l'équipe propose un véritable projet de développement axé sur l'intégration territoriale de l'Hôpital Nord et la transformation en parc urbain de la décharge de Septèmes-les-Vallons pour restructurer les quartiers d'habitats environnants, ainsi que le développement d'un pôle d'activités économiques en lien avec le pôle hospitalier²⁷⁴.

CARTE 19 – L'ENTRÉE OUEST DU PARC CENTRAL



Extrait de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 119.

271 MAMP, Projet de PLUi arrêté du Territoire Marseille Provence, Orientation d'Aménagement et de Programmation, OAP n°MRS-16_Marseille 15^e et 16^e, *Saint-Antoine – La Bricarde – La Castellane*.

272 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 105.

273 Ibid., p. 118.

274 On précisera que des projets sont actuellement initiés dans le cadre de l'ANRU sur le quartier de Saint Antoine-Plan d'Aou et dans le cadre du NPNRU sur les sites de la Bricarde et la Castellane. De plus, la redynamisation de l'activité du centre commercial de Grand Littoral, ou encore l'amélioration des relations entre le pôle hospitalier nord et le quartier de Saint Antoine vise à étendre le rayonnement de cette centralité.

Si l'espace de Saint-Antoine/Hôpital Nord/Massif de l'Étoile n'est pas explicitement qualifié d'entrée/porte métropolitaine, c'est l'inverse concernant le secteur « Prado-Marseille Capelette », considéré dans le projet de PLUi arrêté d' « *entrée métropolitaine à l'Est du centre-ville de Marseille* »²⁷⁵. Débouché de l'autoroute A50 et du tunnel du Prado, cet espace est reconnu pour ces grands équipements (Parc des Expositions, Stade Vélodrome, Parc du 26^e Centenaire...). Le projet de PLUi arrêté propose notamment d'y améliorer la visibilité, la structuration, ainsi que la cohérence des grandes opérations du secteur par le renforcement des fonctions métropolitaines. Plus précisément, ce secteur s'intègre dans la dynamique d'intensification et de renouvellement urbains vers le sud-est du centre-ville de Marseille à travers le développement de logements, de grands équipements et d'une offre de bureaux structurée autour des équipements métropolitains qui s'y trouvent. On notera la récente réhabilitation du quartier avec le secteur entourant le Stade Vélodrome (logement, clinique, centre commercial etc.).

IMAGE 7 – LE STADE VÉLODROME, UN ÉQUIPEMENT MÉTROPOLITAIN ET UN OBJET DE REPRÉSENTATION DE MARSEILLE

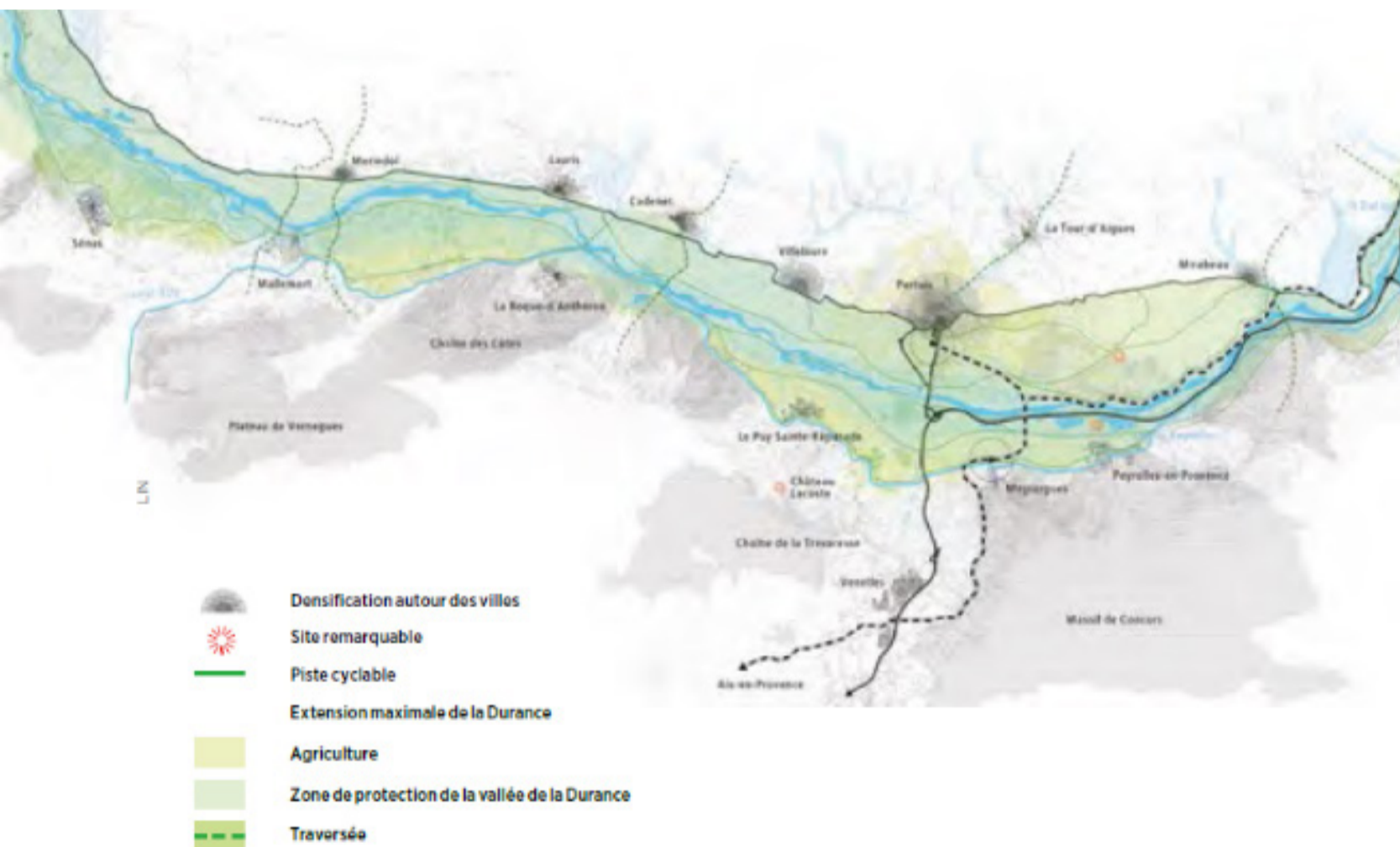


Photo prise par l'auteur en août 2018.

275 MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), arrêté le 28 juin 2018, p. 119.

D'autres sites ou espaces, évoqués succinctement par des acteurs, peuvent également être considérés comme de potentiels entrées de métropole, notamment le massif des Calanques, la vallée de La Durance, la gare TGV de Miramas, ou encore la ville d'Arles. Vincent FOUCHIER évoque le Parc national des Calanques comme une potentielle entrée de métropole par le biais du paysage environnemental qu'il représente. Dans la revue du Parc national des Calanques, cet espace est considéré comme un « *territoire de science* » et comme le « *seul parc national urbain d'Europe* », amenant à questionner la relation Homme-Nature en tant que concept et réalité urbaine²⁷⁶. Également, l'école nationale supérieure d'architecture de Marseille (ENSA) a invité Ryo Abe à animer des ateliers sur les « *entrées du Parc national des Calanques* ». Celui-ci a réalisé des premières esquisses pour un projet de valorisation de la Calanque de Port-Miou (Cassis) notamment. En son sein, s'y trouve également le Technopôle de Luminy, un parc scientifique et technologique²⁷⁷ initié par l'Etat en 1966 et faisant aujourd'hui partie du Plan Campus lancé en 2008. Le PADD du projet de PLUi arrêté caractérise cet espace comme un « *pôle d'excellence métropolitain* » et préconise des « *projets exemplaires du point de vue de l'intégration paysagère, en prenant en compte le relief, la continuité de l'urbanisation etc.* ». Cet interface ville-nature est délimité au sud par l'une des entrées majeures du Parc national des Calanques. Par ailleurs, le secteur de la basse Durance fait également l'objet d'une réflexion liée au concept d'entrée de métropole. L'équipe Fin Geipel/LIN de la Consultation urbaine et territoriale y voit la possibilité d'établir une « *vallée éco-touristique* »²⁷⁸. Située à l'extrême frange nord du territoire, cet espace est considéré comme une « *pièce maîtresse de la topographie métropolitaine* » et comme la « *rivière nourricière de la métropole* ». Il s'agirait en effet des plus grandes rivières « *sauvages* » d'Europe. De plus, celle-ci joue un rôle fonctionnel pour la Métropole en termes d'apport en eau, d'électricité et d'agriculture riche et variée. Également, l'équipe propose un projet d'extension de la zone d'activités Rives Actives, au sud de Pertuis, qui pourrait être un projet pilote pour le développement du triptyque : tourisme, énergies, agroalimentaire²⁷⁹. Enfin, plus largement, un rapprochement est fait entre La Durance et La Loire en termes de valorisation touristique et économique²⁸⁰. En outre, d'autres secteurs ont été brièvement évoqués comme la gare TGV de Miramas, ou encore la ville d'Arles comme « *entrée administrative* ».

CARTE 18 – LA BASSE DURANCE : UNE VALLÉE ÉCO-TOURISTIQUE



Carte extraite de l'ouvrage *Convergences métropolitaines* (2015), p. 117.

276 Parc national des Calanques, Observatoire des sciences de l'Univers Institut Pythéas, The Camargo Foundation, *Les Calanques : territoire de sciences, source d'inspiration*, Revue hebdomadaire pour l'art contemporain no. 423, semaine 26.18,

277 Enseignement supérieur, recherche de renommée internationale, développement autour des biotechnologies et du sport etc.

278 MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 117.

279 Concentration et valorisation de l'offre commerciale existante, redynamisation de la zone d'activité existante par restructuration et renouvellement urbain écosystème métropolitain avec le Pôle innovation énergies de Cadarache, la Cité des énergies et le Projet PIICTO. Voir : MAMP, *Convergences métropolitaines*, La documentation française, 2015, 223 p., p. 118.

280 Dispositif « Loire à vélo », projet Loire Valley... Voir : Ibid., p. 117.

Conclusion

En somme, cette analyse révèle que le concept d'entrée de métropole semble renvoyer à deux registres. D'une part, à celui de la géostratégie, notamment à travers l'enjeu de l'accessibilité et de la connectivité intra et extra-métropolitaine, d'autre part, à celui de la scénographie territoriale à travers l'imagibilité et la lisibilité, au sens de Kevin LYNCH²⁸¹ (*The image of the city*, 1960). Ainsi, à savoir si le concept d'entrée de métropole est une représentation incarnée de la maturité de l'espace urbain et territorial, on peut affirmer que l'étude du cas singulier de la Métropole Aix-Marseille-Provence est particulièrement révélatrice de ce fait.

Tout d'abord, au niveau sémantique, il semble incontestable que la notion d'entrée de métropole recouvre plutôt un ensemble de notions avec des portes, des entrées, des portes d'entrées, des hubs, ou encore des connecteurs. Il s'agit donc d'une notion qui fait débat. En effet, les notions qu'elle recouvre sont particulièrement mobilisées par les acteurs engagés dans le projet métropolitain, ainsi que dans les documents stratégiques de planification. On notera donc en premier lieu la multiplicité du concept à travers plusieurs notions. Au niveau urbanistique, l'entrée de métropole semble, selon la situation, recouvrir des éléments de l'entrée d'agglomération et de la traversée de territoire, telles que définies par Yann CLERC. Elle semble pouvoir correspondre, en effet, à la fois à des axes structurants de pénétration sur le territoire métropolitain (autoroutes, nationales structurantes, gares TGV, ports et aéroports internationaux), ainsi qu'à une séquence d'approche vers une aire urbaine via une autoroute, en mettant en scène et en valeur les terroirs locaux, agricoles, naturels et urbains, notamment par des cônes de vue et des perspectives. Quoi qu'il en soit, l'entrée de métropole diffuse les premières images et perceptions d'un territoire métropolitain.

D'autre part, l'entrée de métropole semble être le lieu propice à l'implantation d'équipements d'envergure métropolitaine, liés au fonctionnement d'une ou plusieurs agglomérations comme des pôles multimodaux, des équipements sportifs, ou des parkings relais... Il semble donc s'agir d'un espace multifonctionnel permettant la mise en place et l'organisation de plusieurs fonctions sur un même espace urbain (transport, culture, recherche, innovation, emploi, politique...). Cet aspect lui confère un rôle multiscalair, à la fois en tant qu'objet de cohérence dans un système de mobilité infra-métropolitain, mais également en tant que phare aux échelles extra-métropolitaines (régionale, nationale et internationale). Sa fonction d'entrée et de sortie sous-entend donc deux raisonnements primordiaux. Le premier vise à savoir ce qu'importe la métropole du reste du monde, le second ce qu'elle y exporte. Par-là même, la notion de représentation apparaît comme primordiale. Le concept d'entrée de métropole semble également être un espace propice à l'établissement de lieux d'expositions touristiques et attractifs importants comme des équipements culturels ou sportifs de renommée mondiale (théâtres, musées, opéras, stades, arénas), ou des grandes entreprises internationales. En effet, ces lieux particulièrement stratégiques d'un point de vue économique et/ou fonctionnel tendent à se développer en périphéries des centres urbains. De par leur offre logistique de mobilité, les entrées de métropole semblent être des espaces propices au développement de tels édifices stratégiques. Enfin, on notera le rôle que semble jouer les « monuments de nature » dans le concept d'entrée de métropole, notamment à travers la mise en scène d'un territoire qui tend à se représenter en « métropole spectaculaire ».

Le concept d'entrée de métropole semble recouvrir une dimension spatiale urbaine et territoriale. Par-là même, elle pose la question de la mise en scène de la maturité de l'espace urbain et territorial par la cohérence de ce qui relève de l'urbain et de la nature. Par son rôle de « vitrine », elle semble octroyer de la force aux concepts d'espace urbain et de territoire. Au-delà même, elle pose la question du paysage comme ressource pour un territoire métropolitain en projet et en constitution de représentation.

281 Architecte, urbaniste et enseignant américain du XX^e siècle.

Table des illustrations

Carte 1 – Une métropole à la bonne échelle des flux de déplacements domicile-travail

Carte 2 – Les six principaux archipels du système des fonctions productives et exportatrices de la métropole Aix-Marseille-Provence

Image 1 – L'entrée de ville de Saint-Charles/Porte d'Aix à Marseille, un enjeu de représentation par la restructuration urbaine

Carte 3 – L'accessibilité et la circulation autour du centre-ville comme révélateur de porte d'entrée de centre-ville hiérarchisées

Image 2 – L'entrée de centre-ville de la place Sadi Carnot

Carte 4 – La géostratégie à large échelle de la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Métropole elle-même comme porte d'entrée

Carte 5 – L'impact du projet urbain de la gare souterraine Saint-Charles avec deux diamétrales sur la desserte interne et externe du territoire

Carte 6 – L'espace régional de rayonnement métropolitain et le fonctionnement en réseau

Carte 7 – La vision stratégique de l'équipe Devillers & Associés : Métropole des proximités/métropole monde

Carte 8 – Les entrées de métropole comme vecteurs de liens

Carte 9 – Les entrées de métropole comme objet de cohérence territoriale

Carte 10 – Aix-Marseille-Provence, une « métropole pivot » ?

Carte 11 – Les entrées de métropole comme objet de flux logistiques internes et externes

Carte 12 – Les entrées de métropole comme constituante d'un écosystème logistique de niveau mondial

Carte 13 – Les entrées de métropole comme vecteur d'archipel portuaire et logistique infra-métropolitain

Carte 14 – Les entrées de métropole comme participantes d'une mise en réseau de centralités

Carte 15 – Les portes de Métropole dans le PADD du projet de PLUi arrêté du Territoire Marseille-Provence

Carte 16 – La valorisation des monuments de nature comme porteurs de représentations métropolitaines

Carte 17 – Secteurs de projet des cinq SCOT du territoire métropolitain

Image 3 et 4 – La Façade maritime nord

Rendu – La future terrasse panoramique du futur cœur d'aérogare de l'Aéroport Marseille-Provence

Image 5 – Panorama de la ville centre de la métropole au sortir de la Gare Saint-Charles

Image 6 - Le Stade Vélodrome, un équipement métropolitain et un objet de représentation de Marseille

Bibliographie

Ouvrages :

- DINH Florence, *Les métropoles, nouveaux défis des villes européennes*, Monde d'aujourd'hui, 2009, 98 p.
- HAJEK Isabelle et HAMMAN Philippe, *La gouvernance de la ville durable, entre déclin et réinventions, Une comparaison Nord/Sud*, Préface de Jean-Luc PIERMAY, Presses universitaires de Rennes, coll. « Espace et territoires », 2014, 286 p.
- LANGEVIN Philippe et JUAN Jean-Claude (collectif), *Marseille, une métropole entre Europe et Méditerranée*, La Documentation française, 2007, 224 p.
- MERLIN Pierre, *L'aménagement du territoire en France*, La Documentation française, 2007, 176 p.
- MOTTE Alain, *Les Agglomérations françaises face aux défis métropolitains*, Économica, 2017, 272 p.

Mémoires de recherche :

- BARBIER Quentin, *La place des entrées de ville dans l'urbain généralisé, Architecture, aménagement de l'espace*. Master de recherche Urbanisme, projet territorial et développement durable IUAR-Aix-Marseille. 2016.
- CLERC Yann, *Les entrées de ville et d'agglomération ou l'adolescence d'un espace urbain*. Master de recherche Urbanisme, projet territorial et développement durable IUAR-Aix-Marseille. 2010.

Documents d'urbanisme et études urbaines :

- AUPA, *Faire métropole – Contribution au projet métropolitain 2*, Fab lab et contrat de territoire, mai 2016.
- MAMP, AgAM, AUPA, *Ateliers techniques de co-élaboration du projet de PDU Aix-Marseille-Provence, Atelier 4 : Portes d'entrées*, le 16 avril 2018.
- MAMP, AgAM, AUPA, *Les échos du SCOT, Des SCOT existants au SCOT métropolitain, Analyses et perspectives*, n°1, novembre 2017.
- MAMP, AgAM, AUPA, *Métropole pratique : Projet métropolitain*, Mai 2017, 31 p.
- MAMP, AgAM, AUPA, *Les 7 paradoxes métropolitains d'Aix-Marseille-Provence*, La Fabrique du Projet, juin 2017, 34 p.
- MAMP, *Agenda de la mobilité métropolitaine*, 2016.
- MAMP, *Ambition 2040, 12 engagements pour une Métropole à vivre*, juin 2018.
- MAMP, *Plan local d'urbanisme intercommunal du Territoire Marseille Provence, Marseille Provence, Nouvelle règles d'urbanisme : mode d'emploi*, 2017.
- MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, *Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)*, arrêté le 28 juin 2018.
- MAMP, PLUi du Territoire Marseille Provence, *Orientation d'Aménagement et de Programmation*, arrêté le 28 juin 2018.
- MAMP, *Synthèse des ateliers techniques de co-élaboration du projet de PDU, Atelier 4 : Portes d'entrées*, le 16 avril 2018.
- Mission interministérielle pour le Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, 01 Interpellations stratégiques, *Mobilités, Le Livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence*, 2014, 92 p.

- Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, *Convergences métropolitaines, Aix-Marseille-Provence*, La Documentation française, 2015, 224 p.
- Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, *Représentation du territoire*, Carnets d'études, 2015.
- MPM, *Plan de Déplacements Urbains Marseille Provence Métropole 2013-2023, Pour améliorer les déplacements sur nos territoires*, approuvé en 2013.
- MPM, Schéma de cohérence territoriale de Marseille Provence Métropole, *Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)*, SCOT approuvé en juin 2012.
- Etude Cibles&Stratégies, *Imaginer le centre-ville de demain, Phase I. Le bilan d'attractivité du centre-ville*, 2017.
- Ville de Marseille, PLU de Marseille, *Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)*, débattu en Conseil Communaire du 9 décembre 2011, approuvé le 28 juin 2013.
- THERY Laurent (sous la direction de), DEVILLERS Christian, GEIPEL Finn et MANGIN David, *La métropole par le projet, Aix-Marseille-Provence*, Parenthèses, 2016, 256 p.
- MAMP, Ville de Marseille, *Gare Saint-Charles, pivot du développement d'Aix-Marseille-Provence*, janvier 2018.

Articles :

- CHALAS Yvan, « La ville de demain sera une ville-nature », *L'Observatoire* 2010/2 (N°37), p. 3-10.
- RENARD Jean, « Les territoires de la métropole nantaise : de la ville à l'agglomération, de l'agglomération à la métropole », *Norois* [En ligne], 192 | 2004/3, mis en ligne le 26 août 2008.
- NOVARINA Gilles, *L'architecture du territoire : de la mesure au dessein*, *Les annales de la recherche urbaine* n°82.
- CCIMP, *Un avenir métropolitain pour la Vallée de l'Huveaune*, <https://www.ccimp.com/actualite/territoire/30921-vallee-l-huveaune-traversee-habitee-mais-peu-interconnectee>, 16/07/2015.

Résumé

Le polycentrisme historique et le patrimoine naturel du territoire métropolitain d'Aix-Marseille-Provence posent la question du rapport entre mobilités et représentations. Avec les phénomènes d'étalement urbain, de métropolisation et de globalisation, le concept d'entrée spatiale prend une nouvelle dimension. L'entrée de ville, notion de référence urbanistique, se retrouve confrontée, en tant que concept, à l'évolution de l'urbain généralisé. Des entrées de centre-ville à la traversée de territoire, en passant par l'entrée d'agglomération, de nouvelles entrées spatiales ont fait leur apparition dans le milieu professionnel et de la recherche.

Avec l'officialisation des métropoles et l'émergence des concepts de projet métropolitain et de consultation urbaine et territoriale, la notion d'entrée de métropole apparaît donc comme un axe de réflexion légitime. Pour cela, le Projet métropolitain Aix-Marseille-Provence est particulièrement révélateur. La multiplicité et la multifonctionnalité de ce concept incite à penser l'urbain et le territorial à l'aune des représentations. En effet, l'entrée de métropole amène logiquement à penser la géostratégie, voire la géopolitique, à l'aune de la scénographie territoriale.

L'étude de cas de la Métropole Aix-Marseille-Provence par ses acteurs, ses documents stratégiques de planification et son territoire, amène à hypothétiser l'entrée de métropole comme un objet de représentation incarnant la maturité de l'espace urbain et territorial, réconciliant urbain et nature par la fonction et la mise en scène. Toutefois, à l'instar du territoire métropolitain dont elle fait partie, l'entrée de métropole correspond à un espace en projet.

