



**SAMUEL BORDREUIL**

# 1) Vous venez de quitter la ville

et son bassin côtier ; direction nord. La mer scintille sur votre ouest. L'autoroute trace son chemin rectiligne dans la montagne aride : le désert, *sans transition*, la lande, pour quelques kilomètres. Au-delà pourtant, et une fois franchie la barrière du massif, un autre bassin côtier, et la ville, encore, ses immeubles, aéroports et usines, à perte de vue.

À cette séquence vous apposerez indifféremment les noms qui suivent : Marseille, Massif de la Nerthe, villes des rives de l'étang de Berre ; mais aussi bien Los Angeles, Santa Monica Mountains (et leur Mulholland Drive), puis Los Angeles, encore et toujours.

Cependant, outre la différence d'échelle – la modestie s'impose –, cette différence-là : une ville là-bas ; plusieurs ici. Ou bien, peut-être, une seule ville ici et là-bas, mais un seul nom là-bas et plusieurs ici ? Laissons prospérer l'hallucination. Appliquons les cartes l'une sur l'autre. San Fernando Valley et Ventura County, puis ici Vitrolles et Marignane. Soit, respectivement, le lieu matriciel du Reaganisme pur et dur, d'où est sortie la fameuse « Proposition 13 », et ici les premières municipalités Front national. Du rêve au cauchemar. Sans doute la même histoire, celle d'exurbains rattrapés par la ville et tout ce qu'ils voulaient fuir : ses pauvres, ses métèques, ses nuisances, tout cela se soldant par l'effondrement des valeurs foncières de leurs petites propriétés supposément campagnardes et chèrement acquises. *White flight* tournant mal. Bienvenue dans la « cité calcaire » !

2) Mondialisation, globalisation : ici peut-être plus qu'ailleurs ces mots résonnent comme une épreuve ultime, dite « de vérité ». Un défi d'autant plus empoisonné qu'il nous serait imposé par ceux qui ont toutes chances de le gagner. Un tournoi, un *mondial*, dont la lice serait planétaire, mais dont les règles ne cesseraient

d'évoluer, de se défaire. L'enjeu ? Comment ne pas disparaître de la carte (des autres) ? *How to stay on the map* ? Celle des puissants, donc, et pour emprunter leur langage.

Pourtant Marseille n'a jamais eu d'autre existence que mondiale ; c'est toujours du monde qu'elle a tiré son existence, comme n'importe quel port, parfois mieux que ses concurrents, parfois plus mal.

Dès le départ, pour la comprendre il faut étirer les connexions. Aller jusqu'à l'autre bout du monde, antique, du côté de l'Asie mineure, de Phocée, dont Massalia est un des comptoirs les plus lointains. Elle n'a pas trop de vastes pans de monde pour simplement tenir debout. Un comptoir n'est qu'une table grise si l'on n'y vient pas de loin, pour s'y presser. Marseille est une île, comme beaucoup d'autres ports.

Ses prises (« préhensions ») sont lointaines, sa prospérité repose sur les échanges au long cours. Son arrière-pays, elle a souvent eu tendance à l'enjamber. Ainsi, au XIX<sup>e</sup> siècle, siècle ferroviaire, ses industriels ont préféré raccorder directement la voie ferrée au Rhône, creusant un tunnel sous la colline, puis tirant à travers le désert de la Crau ; pour accélérer les transports de marchandises, mais loin des hommes, des populations de l'arrière-pays.

Il faut dire qu'à l'époque la ville est à elle seule l'essentiel du département (70 % de cette population au début du XX<sup>e</sup> siècle, un peu plus de 40 % de nos jours), et que le marché intérieur qu'elle vise est d'une autre ampleur : nationale.

Or voilà : pour rester sur la carte du monde, il lui faudrait maintenant consentir à une territorialisation, qu'elle a toujours esquivée, accepter de simplement occuper sa place sur la modeste carte de ses voisinages, se raccorder à cet intérieur naguère fui ou dédaigné comme à une bouée.

De fait, la ville-centre se vide, à l'américaine, et la taille critique qui lui permettrait de se maintenir dans la hiérarchie – de « tenir son rang » – elle la doit à son agglomération (moins de 800 000 habitants pour une ville qui escomptait être millionnaire il y a peu ; plus de 1 500 000 habitants pour l'ensemble de l'agglomération, dont environ 300 000 dans le pays d'Aix et 200 000 autour de l'étang de Berre). Encore faut-il ajouter que la dynamique de cette agglomération, qui a émergé dans son dos et de l'autre côté des collines, doit peu à sa ville-centre.

Tel est le grand déséquilibre. Un port dont le trafic (composé essentiellement d'hydrocarbures) s'est largement exilé à Fos, à cinquante kilomètres à l'ouest, et dont les ruptures de charges

se passent des métabolisations négociantes et industrielles naguère sources de richesse locale. Un entour dont la prospérité se renforce, mais pour ainsi dire à distance de la ville principale. Ainsi la société Gemplus, leader mondial des cartes à puce (*chips*), pour renforcer son attractivité en direction de ses futurs cadres n'hésite pas, dans ses offres d'emplois, à se situer fictivement dans le pays d'Aix, alors même que la géographie réelle la localise au bout du « pays de Marseille ». Cette « politique d'adresse » lui permet ainsi de rejoindre symboliquement l'axe de développement *high tech* qui, passant par Aix, court de l'étang de Berre à la haute vallée de l'Arc : de cette Silicon Valley locale, on dit qu'en son point oriental elle dégagera, notamment dans la production de microcomposants, plus de valeur ajoutée que la zone de Fos.

**3) Maintenant** cette fameuse agglomération, à laquelle on demande à Marseille de lier son destin, d'où la voir ? Que Marseille lui tourne le dos est une chose : en son théâtre naturel de montagnes, ouvrant sur la mer et son lointain, on comprend qu'elle ait mieux à regarder... De son « parterre » et des gradins de ses coteaux, de toutes parts donc, le regard peut accrocher la butte du Roucas Blanc et Notre-Dame-de-la-Garde, et deviner le port, niché à ses pieds, cette crique originelle où jadis débarquèrent les Phocéens, et plus récemment tant de migrants en transit ; unité de lieu et formidable continuité de temps.

Quant aux « exurbains », non seulement la métropole est le cadet de leurs soucis, mais le « fondu paysagé » (le « se fondre dans le paysage ») est sans doute leur désir le plus cher. Du moins aimeraient-ils, tant que leurs voisinages puissent eux aussi disparaître dans ce paysage, s'abolir dans la nature environnante. Vu d'Aix non plus on ne devinera guère la métropole, dont elle est pourtant l'autre pôle constituant. Les lotissements, sitôt construits, s'y noient volontiers dans une verdure protectrice, et les rares ensembles urbains, nous voulons dire compacts, tel celui du Jas de Bouffan, nous offrent des sortes de *skyline* néoprovençaux, comme on tente d'en faire aux « villages-vacances ».

Et puis surtout, en tous lieux de la conurbation, mais séparément pour chacun de ces lieux, domine un principe de clôture paysagère, une ceinture de falaises bornant l'horizon et isolant visuellement ces « pays » les uns des autres. Bref, en lieu et place de la métropole, c'est tout un vocabulaire rural qui remonte spontanément.

Faut-il alors parler de cette métropole comme d'une dernière « histoire marseillaise », une dernière « galéjade » ? De



**SAMUEL BORDREUIL,** *Zone d'expansion démographique.*

fait, certains ici, pour « faire du chiffre », n'hésitent pas à l'étirer de Nice à Montpellier, jonglant ainsi avec les millions d'habitants, au prétexte du raccourcissement des distances ; mais où a-t-on vu que Lille, par exemple, désormais à une heure de Paris, est partie prenante de son agglomération ? Massalie ? Plutôt l'Arlésienne de Bizet...

4.) Pas d'autre solution pour arbitrer les débats que de se tourner alors vers le « très haut » – 36 000 kilomètres, altitude des orbites géostationnaires – et de s'en remettre à l'œil supposé impavide du satellite.

Soit donc un *semis*, qui donne à voir la distribution des surfaces bâties. Les urbanistes locaux commentent volontiers cette carte en termes de *nébuleuse* urbaine.

Ici les tâches sont noires et le fond est blanc (page 20). Imaginons cette configuration en négatif, taches lumineuses sur fond noir, vues d'avion, et de nuit... Comment rendre raison de cette distribution apparemment stochastique ?

Tout d'abord en identifiant les zones vides : toutes, elles portent des noms de massifs. Ainsi de la ceinture blanche qui enserme l'anse portuaire, laquelle ceinture enchaîne d'ouest en est le massif de la Nerthe à celui de la Sainte-Baume en passant par la chaîne de l'Étoile et le massif du Garlaban. Plus au nord, on retrouvera l'Arbois et la Sainte-Victoire, cependant qu'au Sud la chaîne des Calanques referme l'anse.

Si le regard n'y prélève pas le moindre « item », ce n'est pas que, comme dans la vue de l'univers, il s'en va jusqu'à l'infini ; c'est l'inverse : il bute sur ces forteresses de blancheurs calcaires qui ceignent et séparent les divers bassins habités de la région. Vues du sol elles sont les bornes paysagères qui font qu'à ces bassins le terme de « pays » convient si bien, quand il est employé comme pour Aix, et conviendrait si bien quand il ne l'est pas : « pays de Marseille ».

Le regard s'arrête d'abord sur la grosse tache du bas, Marseille, la ville-port, le pôle le plus lourd. À son nord, une autre tache, indéniable, quoique plus modeste : Aix. Sur la gauche et faisant triangle avec ces deux premiers points, une zone dense correspondant aux villes de l'étang de Berre, rive est. Et puis, à droite de Marseille, mais il est vrai en continuité avec elle, une autre zone, celle d'Aubagne.

Maintenant, ces trois ou quatre noyaux denses semblent revêtir des textures bien différentes. Densité continue et centrifuge de Marseille ; organisation « planétaire » du pôle aixois ; caractère plus « étale » des deux dernières zones.

De Marseille on dit volontiers qu'elle est ville aux cent (et quelques) villages ; sur la carte il semble bien qu'elle les engloutit. L'environnement aixois semble, lui, conserver quelque trace d'une organisation christallerienne de l'espace. Une première couronne de petits noyaux villageois situés à moins de dix kilomètres de distance (Gardanne, Luynes, les Milles, Eguilles, Puyricard, Venelles), et puis une autre plus lointaine, à quinze, vingt-cinq kilomètres (Meyrargues, Le Puy-Sainte-Réparate, Rognes, Saint-Cannat, Ventabren).

Rien de tel dans les deux zones de Vitrolles et d'Aubagne, dont le tissu continu absorbe presque les noyaux villageois distinguables. On isole donc bien trois ou quatre pôles, mais leur taille et leurs complexions différentes limitent l'effet de mise en ordre produit par leur distinction.

De même que la donnée du relief, invisible parce qu'écrasée par la vue du satellite, permettait, une fois réintroduite, de réduire le « chaos » apparent, de même on pourrait faire ici intervenir le *temps*, dont la nébuleuse fige le travail.

Ce temps est celui du peuplement. Et bien que la carte-nébuleuse opère comme une coupe, elle laisse deviner différents processus, différents rythmes par lesquels a dû passer le remplissage progressif de l'espace.

L'armature christallerienne au nord de l'agglomération (« pays d'Aix ») trahit le temps long d'une économie rurale, dans lequel les populations se regroupent à bonne distance les unes des autres dans des centres villageois d'un inégal rayonnement. Le pôle marseillais donne à voir une expansion centrifuge plus importante, qui suit des lignes de progression adhérant à des axes de circulation ferroviaires, routiers, à des canalisations, etc. (quoique le document page 28 dérobe plus ces axes qu'il ne les révèle). On a là le paradigme classique de la ville « tentaculaire » ou d'une urbanisation en « doigts de gant », caractéristique du développement de la ville industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle.

On ne retrouvera pas de telles nervures dans les deux tâches, à l'est et à l'ouest de Marseille, celles d'Aubagne et de Vitrolles : deux « bassins » d'urbanisation, donc, deux « nappes » urbaines, avec ce que le mot laisse entendre de densité étale et de rapidité relative du processus de remplissage.

Trois époques donc, mais avec leur temporalité propre, du lent à l'accélééré, qui font trace en différents lieux de la carte, quoiqu'elles aient « travaillé » et travaillent l'ensemble de ces lieux.

En même temps, si ces zones sont distinguables structurellement, topologiquement elles ne sont pas vraiment séparables. Même le relief autorise, en quelques défilés, que l'on passe de l'une à l'autre sans que se démente une certaine densité bâtie : saupoudrage, « mitage », comme on dit. Ce semis-là, que la métaphore de la nébuleuse invite à commenter comme une sorte de « bruit de fond » de l'agglomération, est-il possible, à son tour d'en organiser la perception ?

On peut tenter de structurer cette perception en essayant d'exhausser des lignes de communication dense : on en trouve certes entre Marseille et Aubagne, mais guère entre Vitrolles et Marseille (la Nerthe imposant son vide). Si l'on en décèle une entre Aix et Marseille (correspondant au tracé de la Nationale 8), il semble qu'elle ne réponde guère à l'image du *doigt de gant* qui signe l'expansion urbaine de la ville héritée ; ou bien alors l'étoffe du gant semble flotter comme un drapeau accroché à son mat, s'étendant vers son est en direction de Gardanne.

Au reste, cette étoffe s'étire latéralement jusqu'à s'en déchirer : poussière plutôt que trame, elle s'indistingue progressivement d'avec le fond nébuleux. Elle rejoint alors le fond d'habitat *diffus* de l'agglomération, mais de façon telle qu'il est difficile de vraiment spécifier des lignes à cette diffusion.

De fait, si l'on confronte le schéma des principaux axes circulatoires de l'agglomération à cette diffusion du bâti, on ne décèlera pas de correspondance formelle évidente : les trajets urbains massifs, canalisés par le réseau autoroutier « en huit », semblent croiser à distance des lignes ou zones de peuplement.

Or ce semis résiduel, qui s'étire comme un Y aux formes évasées *entre* les pôles urbains, représente en fait la couche la plus récente dans la stratigraphie urbaine. Il aurait son « pied » dans la nappe du pays d'Aubagne (du développement – post 1970 – duquel il est contemporain), l'une de ses branches rejoignant les rives de l'étang de Berre, l'autre s'enroulant à distance relative du pôle aixois : c'est cette « dorsale » bifide qui capitalise l'essentiel du développement récent (sur les vingt dernières années) de la métropole.

5) Pourtant : comment nommer ville cette nébuleuse ?  
Comment surtout nommer ville cet amas diffus quand on a à portée de main des exemples de grammaire urbaine qui ont traversé les siècles : ports, cours, boulevards, places ?



Sans doute en quittant provisoirement le terrain des formes urbaines, en faisant valoir l'intégration fonctionnelle croissante de ces sous-unités. Elle s'atteste d'abord :

- dans la montée des trafics intervilles dans la conurbation (plus de 160 000 véhicules par jour à l'entrée de Marseille, plus de 110 000 à l'entrée sud d'Aix, plus de 100 000 entre Marseille et Aubagne) ;
- dans l'extension des navettes domicile-travail des habitants de l'agglomération (un actif sur deux y travaille en dehors de sa commune ou de son arrondissement, et pour ces « actifs mobiles » les trajets sont en moyenne de vingt kilomètres – et retour – quand on est ouvrier et de quarante-cinq quand on est cadre) ;
- mais aussi dans les trajets de ces navettes ainsi que dans ceux des « promenades urbaines » ; plus de la moitié de celles-ci sont hors centre. Et le travail aussi tend à s'« exurber » (plus du tiers des emplois de la ville d'Aix sont hors centre, à huit kilomètres).

Le pouls de la conurbation, on le saisit alors à l'heure de pointe, *entre* les villes : c'est là que la ville est dans ces longs rubans, matins et soirs : tapis roulant de flux.

Si bien que, *entre* les trois pôles de l'agglomération, entre ces villes qui sont les unes pour les autres, toutes différentes, monte ou « émerge » une autre ville, irréductible aux noyaux urbains distingués mais qui ressemble à elle-même, d'un bout à l'autre de la conurbation, d'Aubagne à Vitrolles en passant par Plan de Campagne et Les Milles (zone industrialo-commerciale d'Aix).

Évidemment, cette « autre ville » n'est pas d'une originalité débordante ; elle se déploie surtout comme un long « linéaire de façades » commerciales et de zones d'activités, dans un urbanisme de *strip cities* qui répéterait l'« enseignement de Las Vegas » comme monsieur Jourdain faisait de la prose : sans le savoir. D'un autre côté, et quelle que soit sa qualité formelle, cet environnement exhausse une continuité circulante qui défait à elle toute seule la marqueterie des pays (voire en joue dans sa toponymie : « Grand Littoral », « Plan de Campagne »). Et, de même que le philosophe (présocratique) démontrait le mouvement en marchant, de même les habitants des lieux « démontreraient » l'unité de la conurbation dans la continuité circulaire de leurs pérégrinations. De fait, les enquêtes sur les mobilités locales montrent la fréquence de ces « virées » où l'on enchaîne en continu les fréquentations des zones, passant souvent de l'une à l'autre, variant les trajets.

Ici sans doute, et à cette nouvelle échelle, la faiblesse de l'« emprise tentaculaire » de la ville-centre sur son arrière-pays joue comme une bénédiction : peu ou guère de schéma

radioconcentrique qui confisquerait ou aspirerait les mouvements vers leur terminal central. La trame circulante qui organise la conurbation a plutôt la forme d'un « grand huit ». De fait, les grands équipements commerciaux se situent-ils en ces parages où les deux boucles du huit se jouxtent et se chevauchent, précisément *entre* les trois pôles principaux. Cet espace de « friction » des flux pèse, en termes de surface commerciale, autour de 400 000 mètres carrés.

Quand, à cela, on ajoutera que cet espace est précisément celui où la poussée pavillonnaire périurbaine est la plus forte, on touchera du doigt le caractère paradoxal (du moins dans le contexte français) de cette ville émergente : ici *le périurbain est central*. Il éloigne peut-être ses habitants des noyaux urbains initiaux, mais il les rapproche les uns des autres.

**6) Plus**, on peut, si l'on y prête attention, voir cette autre ville, pénétrer lentement les tissus anciens, par ses friches notamment, greffant ses alvéoles à proximité immédiate des grands réseaux de flux. Ville-galerie, comme on le dit des forêts. C'est le cas du nouveau centre commercial Grand Littoral, implanté sur une vaste friche industrielle (anciennes tuileries) et connecté directement à deux autoroutes ; mais ça l'était déjà du Marché aux puces de la Madrague, ainsi dit « marché des Pauvres », lui aussi postmoderne dans son mode d'implantation opportuniste : friche (ancienne usine Alsthom) hyperconnectée au réseau autoroutier ; de fait sa chalandise y déborde largement les quartiers (pauvres) environnants. En son cœur même, la ville fait sa place à une grammaire de périphérie.

Alors, bien sûr, cette grammaire est porteuse de violence. Ses hautes routes imposent leur flux, ses ouvrages d'art, souvent surdimensionnés, écrasent leurs alentours, et les connexions à grande échelle qu'elle organise se payent de coupures radicales à la petite échelle des quartiers qu'elle éventre souvent. Bref, l'hyperville réinvente la topologie urbaine des « bas-fonds » non plus ces poches reculées où personne n'accède, mais plutôt l'étalement linéaire de ses « bas-côtés ». Cependant, faute de pouvoir l'arrêter, et pour reprendre la belle formule de François Béguin, comment « civiliser le mouvement » ?

Et, puis, d'un autre côté, cette « grammaire » hyperurbaine ne fait pas qu'imposer ses flux de trafic ; elle apporte avec elle quelque chose de tout virtuel, une *perspective* ; le principe d'une vision qui renouvelle la manière dont la ville, ancienne ou nouvelle peu importe, s'appréhende et se découvre.

Tout autant qu'urbanistique, cette grammaire est cinématographique. C'est celle du *traveling*, par exemple celui qui ouvre le film de René Allio, *Retour à Marseille*, ce lent travelling que n'importe quel « navetteur » (pour la traduction de *commuter*) réédite pour son propre compte lorsqu'il emprunte la bretelle autoroutière qui enjambe la zone portuaire.

À quoi tient cette beauté ? Au décor, bien sûr, à la mer, aux îles, à la ville étalée ; mais aussi sans doute à cette chorégraphie de mouvements, au centre du tableau, à ce ballet aérien de tracés automobiles qui figure là le « pouls de la ville », son mouvement, sa rumeur incessante.

À quoi tient cette vision ? Sans doute à ceci que cette « bretelle » n'est pas une « pénétrante », à la différence de l'autre entrée dans Marseille qui tire droit, comme une flèche, vers le centre et son repère symbolique : Notre-Dame-de-la-Garde. Cette bretelle est bien plutôt une « rocade », mais une *rocade intérieure*. Elle croise (*cruise*) la ville et ses flux comme à distance, d'où qu'elle puisse les voir.

L'entrée de l'hyperville périphérique dans Marseille, son inscription dans le grand huit dont il était question ci-dessus est moins ce qui défait la ville que ce qui la révèle à elle-même, lui permet de se voir, comme jamais elle ne s'était vue.

7) Raccorder Marseille à sa carte locale, cela supposait, on l'a dit, de dresser un état des lieux, mais aussi, pour surmonter l'éparpillement constaté, un « état des flux ».

Semis et graphes peuvent bien ne pas coïncider comme ils le faisaient dans la ville « en doigts de gant » – celle qui superposait densité résidentielle et densité communicationnelle –, peu importe. L'hyperurbanité contemporaine repose précisément sur l'écartement de ces deux densités ; c'est là son principe morphogénétique. Elle juxtapose des centres commerciaux sans guère de ville autour et des lieux résidentiels sans guère d'échanges au milieu.

En un autre sens, la distance flux-lieux ouvre la possibilité d'une scénographie urbaine à grande échelle, qui multiplie, à partir des lignes de mobilité, aussi bien individuelles que collectives, les prises visuelles sur la métropole à venir.

Il nous semble urgent de donner à voir cette continuité urbaine, faute de quoi cette métropole invisible, et son urbanisation inexorable, tombera toujours comme une calamité sur le dos de ceux qui essaient désespérément de la fuir mais n'en ont pas les moyens.



FROY MATHIEU