



L'Europe des Projets Architecturaux et Urbains

Groupement d'Intérêt Public

POPSU Plate-forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines

Montpellier, la ville inventée

ESPACES PUBLICS, CENTRALITES ET PROJET METROPOLITAIN

Laurent VIALA, MTE

Février 2008



Avec le soutien de :



**MUTATIONS DES
TERRITOIRES
en Europe –
FRE 3027**



En préalable, une mise au point s'impose. Elle est essentielle à la bonne compréhension de ce qui suit. Le recours au vocable « espace public urbain » ne renvoie pas directement à ces réalités concrètes multiples qui structurent l'espace de la ville : les espaces publics. Dans cette analyse thématique, il est à rapprocher de ce que l'on pourrait désigner par sémiosphère (Raffestin, 1986), et entretient quelque rapport avec la construction territoriale. Des lieux, lieux de rhétorique (Debarbieux, 1995) ou lieu de l'expression de la rhétorique métropolitaine en actes, structurent, donnent corps, informent cette sémiosphère. Ces lieux de rhétorique sont autant de condensateurs de discours, paroles, objets (patrimoniaux, par exemple), opérations urbaines, manifestations qui, tout à la fois, reçoivent, traduisent et, par leur dépassement, instituent la réalité sociopolitique de l'établissement humain pris en référence, à savoir la métropole régionale.

Le passage d'une centralité unique, institutionnellement désignée, forte et polyvalente — du point de vue de ses motifs fondateurs, c'est-à-dire des centralités — à un schéma polycentrique paraît aujourd'hui se confirmer au sein de l'espace de la métropole comme bien souvent à l'échelle de l'aire métropolitaine. Globalement, la littérature consacrée au dernier épisode de la mutation de l'espace de la grande ville ne dit rien de bien différent. L'espace public urbain ne peut rester indifférent à ce changement. N'est-il pas le lieu privilégié de l'observation de ce re-dimensionnement ? Sa participation à une telle mutation est même questionnée. Peut-être est-elle déterminante ? Dans quelle mesure intervient-il alors dans la structuration de la métropole et de son aire après avoir assumé le renouvellement de ses manifestations sous la pression de la métropolisation ?

1. mobilités stratégiques et enjeux de centralité : l'espace public urbain traducteur

Dans quelle mesure peut-on affirmer que les déplacements urbains, assurés par le transport public, participent d'une stratégie programmatrice, productrice et animatrice de centralités structurantes accueillies, médiatisées, favorisées par l'espace public urbain.

L'organisation des centralités dans la métropole répond à une nécessité intérieure, orientée vers la métropole elle-même, au service d'une cohérence spatiale inscrite dans le projet (de ville) politique et relayée par certains aspects de la politique d'urbanisme. Elle peut aussi se faire en direction de l'aire métropolitaine (extérieur) ou d'un espace de référence plus englobant (extérieur élargi) avec pour objectif de renforcer la centralité ou la position centrale de la métropole dans un espace sur lequel elle manifeste sérieusement sa présence, assoit sa légitimité, son autorité, c'est-à-dire sa capacité à imprimer un ordre déterminé et sous contrôle.

L'espace de la métropole accueille l'existence sociale se déclinant inlassablement dans un quotidien rythmé par des temporalités toujours plus nombreuses et complexes. Dans la ville cheminant vers la métropole, les espaces de la quotidienneté ont eux aussi suivi le mouvement et ont composé avec les nouveaux dimensionnements de la mobilité : certains se sont définitivement éteints, quelques-uns se sont adaptés, renouvelés cependant que d'autres ont émergé et pris en charge les nouvelles exigences de la vie métropolitaine. Le débat autour de l'opposition entre mobilité et sociabilité exprimant le règne de l'un par la mort de l'autre laisse place à l'appréciation des mécanismes à l'œuvre dans la formation de la réalité sociale de la métropole. La lecture de sa structuration spatiale — dont l'influence sur l'organisation sociale et l'élaboration des sociabilités semble acquise — du point de vue de la mobilité, du mouvement, et précisément à partir des infrastructures ordonnant le transport public, juge de la participation de l'espace public urbain à la formation de centralités structurantes.

Après quelques considérations générales, un premier point installe un parallèle entre le tramway montpelliérain et le métro toulousain. Écartant la question du bien fondé du choix de ces équipements, il s'agit d'apprécier ce que l'un et l'autre disent de la ville, de l'espace public urbain dans la ville. La programmation des mobilités dans la métropole transcende sa nécessité première — répondre à une attente, à un besoin dans ce domaine, i.e. se déplacer — pour servir via l'espace public urbain des ambitions bien moins tangibles — servir l'image de la ville en traduisant quelques aspects du discours politique traitant de la construction métropolitaine.

Plus rapidement, un deuxième moment observe une forme de négation de la « centralité diffuse » acquise à l'étape précédente et formulée à partir de l'organisation des transports publics. Cette contradiction s'élabore dans la réaffirmation et le renforcement d'une centralité déjà ancienne, première (temps modernes), que l'on peut lire dans les divers projets d'aménagement et d'urbanisme liés aux gares.

1.1. déplacements urbains et transport public : l'espace public urbain au service d'une mobilité normative

Chacun apporte sa contribution au mouvement urbain, au mouvement animant la ville, lui donnant un supplément d'épaisseur et nourrissant le sentiment de vie jusqu'à lui faire parfois côtoyer le chaos. Si la vie est mouvement, la ville l'est tout autant. « La mobilité dessine la ville »¹. Les déplacements des uns et des autres assurent ce mouvement. Quotidiennement, dans le cadre de la réalisation de l'existence, chacun apporte sa contribution². La variété des situations et des motivations personnelles — mettant en jeu l'âge, la situation socioprofessionnelle, l'emploi du temps, la nature du lieu où l'on se tient, l'activité que l'on y pratique, les intentions, etc. — favorise la multiplicité des regards et donc la diversité des représentations. Le déplacement des corps, des esprits, des existences, des conduites, des pratiques, des expériences dans l'espace de la ville ne produit pas chez l'intéressé les mêmes sensations, les mêmes images, selon qu'il opte pour le plein exercice de sa liberté³ ou qu'il choisit d'être assisté dans sa démarche. La recherche sur la mobilité prend rarement en compte les déplacements quotidiens dans la ville du point de vue des spécificités socioculturelles de chaque personne. La mobilité concerne aussi le « mélange des genres ». Les origines familiales, sociales, culturelles caractérisent chaque personne et participent à la partition socio-spatiale de la ville. Au quotidien, les facilités de déplacement aidant, les exigences professionnelles étant ce qu'elles sont, ces ancrages ne résistent pas : dans une certaine mesure, la mixité sociale tant recherchée — notamment en terme d'habitat — se réalise par le mouvement : il y a mobilité des pratiques socioculturelles.

Aujourd'hui, l'espace métropolitain ne laisse guère le choix au citoyen contraint de participer de la société actuelle et donc de s'offrir les moyens appropriés afin de satisfaire les conditions de mobilité requises pour vivre (dans) la métropole. Si la marche demeure une option intéressante pour continuer à prendre la mesure des espaces fondateurs, elle apparaît quelque peu insuffisante pour parcourir les plus récents. Ainsi, le véhicule individuel participe — au même titre que la marche et même s'il impose à son occupant quelques restrictions (code de la route, réglementation locale, morphologie urbaine) — de l'exercice

¹ Marc Weil, « La mobilité dessine la ville » in *Urbanisme*, 1996, n° 289, pp. 80-85

² L'expérience sensible de la vie quotidienne invite Pierre Sansot à interroger la diversité de ces mouvements, de ces déplacements, car ils délivrent à celui qui apporte sa contribution une riche information sur ce qu'est la ville. Pierre Sansot, 1973, *Poétique de la ville*. Voir la deuxième partie de l'ouvrage « Du côté des trajets », pp. 79-251 ; selon une orientation particulière voir aussi : Jean Pailhous, 1970, *La représentation de l'espace urbain, l'exemple du chauffeur de taxi*

³ En 1979, Jean-François Augoyard montre combien il est important de porter attention aux pratiques des uns et des autres, aux cheminements quotidiens contrariant l'espace conçu sur la base d'une vision extérieure et peu informée de l'expression du vécu. Le mouvement peut être créateur lorsque les déplacements jouissent d'une véritable liberté. Jean-François Augoyard, 1979, *Pas à pas. Essai sur le cheminement en milieu urbain*

de la liberté puisqu'il favorise la découverte de vastes ensembles. Ils sont souvent appréciés sur la base des seuls déplacements réguliers effectués vers les lieux d'activité ou vers les centres commerciaux ; aucun autre motif invite à progresser différemment et donc à nourrir un regard plus complexe.

De la même façon que la marche permet de saisir les nuances de la ville historique, réduite aux espaces (anciennement) centraux, l'utilisation d'un véhicule personnel offre suffisamment de liberté pour constater ce qui l'en est réellement et comprendre ce qu'une seule logique apparente — déplacements domicile/travail ou domicile/complexes commerciaux — ne dévoile pas totalement. Par le mouvement créé, de telles mobilités désignent l'aire métropolitaine. Or, cette aire, entendue comme expression de la dernière mise à jour de la forme de la ville, ne peut se réduire à une telle appréciation faisant peu de cas des formes traversées où la vie s'exprime même si les ruptures spatiales sont manifestes. De ce point de vue, la définition de l'aire métropolitaine n'est pas satisfaisante.

Si l'on revient à la métropole et à l'idée que l'on se fait d'elle, les différentes possibilités de la parcourir influencent directement l'une et l'autre. Faire le choix de la liberté de progression convie à un exercice exceptionnel pour qui sait apprécier la présence de l'homme dans la ville au contact des lieux les moins fréquentés ou de ceux particulièrement prisés, et observer le mouvement humain. L'adoption du transport public ouvre des perspectives quelque peu différentes. En effet, si par jeu et en toute conscience cette option autorise quelques possibilités enrichissantes⁴, ordinairement la pratique quotidienne strictement utilitaire invite celui qui souhaite approcher la réalité de la ville à apprécier les conséquences de la dimension normative à l'œuvre sur les représentations urbaines et plus simplement sur le déroulement de la vie quotidienne. L'espace public urbain est de ce point de vue un révélateur de premier ordre. Intimement lié aux objets d'une telle mobilité, il informe de la nature ordonnatrice prenant appui sur la motivation fonctionnelle (organisation des déplacements dans la ville) pour servir plus ou moins intentionnellement des ambitions bien plus générales ayant à voir avec la rhétorique politique.

Ainsi, l'intérêt porté à la part de mouvement assumée par les déplacements, pris en charge par les transports publics, donne à la démarche un sens spécifique. Parce que les transports publics inscrivent une forme de rigueur, de régularité dans la métropole, ils invitent à saisir ce qui, dans la mobilité, participe de la production normative. Les divers tracés constitutifs d'un réseau structurent l'espace et proposent une forme de maillage. Sur chacun de ces tracés, les haltes possibles sont multiples et sont autant de points participant d'une autre lecture spatiale — une « pixellisation » se substitue au maillage — qui peut rapidement être élargie au domaine des pratiques sociales de la ville.

Une ligne de transport public signale la jonction entre deux lieux et constitue une continuité rythmée par des stations. Certaines se présentent parfois, à l'invitation de l'espace de la ville, comme de véritables ruptures répercutant la partition socio-spatiale à l'œuvre : des discontinuités se manifestent, des transitions se dégagent. Depuis la desserte d'un centre-ville jusqu'à l'irrigation des espaces les plus éloignés (de ce point de diffusion) préfigurant le futur de la métropole ou témoignant d'une plaie ancienne en voie de cicatrisation, un regard spécifique sur l'organisation du transport public favorise une interprétation montrant la capacité structurante de l'espace public urbain sur la base d'une reconsidération des centralités hautement conditionnées par des mobilités agissantes ; les mobilités

⁴ En conservant le principe de la dérive, il est possible d'emprunter le transport public en jouant sur la diversité des lignes, des dessertes et la variété des arrêts et autres stations permettant de multiplier les correspondances. Une réorientation régulière et sans destination prédéterminée offre un parcours susceptible d'offrir quelques observations inédites.

n'interviennent plus nécessairement a posteriori pour assumer une réalité, mais elles sont à l'origine de cette réalité : elles contribuent à cette construction.

La première ligne du métro toulousain et celle du tramway montpelliérain livrent un argumentaire à exploiter bien qu'il se rapproche d'une situation caricaturale. Les effets reconnus de la caricature ont leurs avantages.

La création d'un axe majeur, fondateur d'un renouveau de la desserte, concerne directement les préoccupations de centralité : par son positionnement, il désigne les lieux essentiels, véritables piliers de la métropole. L'ensemble du réseau s'organise autour de lui. La ligne est elle-même centralité dans la mesure où son positionnement dans la métropole informe des intentions contenues dans le projet. Dans quelles mesures peut-on rapprocher espace public urbain et infrastructures de transport ? Dans quelles mesures est-il possible d'identifier une logique entre espace public urbain, mobilité, centralité, et de lui reconnaître une capacité à structurer l'espace de la métropole et éventuellement de nouvelles versions territoriales ?

Peut-être faut-il partir de l'idée d'une « centralité diffuse » exprimant la capacité de l'infrastructure — une fois investie par les pratiques — à attribuer à l'espace traversé une intention centrale : le mouvement perpétuel, régulier, inlassable, qui anime l'axe constitué doit faire valoir sa centralité et délivrer à celui qui l'emprunte, qui l'étudie, qui consulte le plan de la ville, des messages réclamant une telle centralité et ne pouvant se satisfaire de scènes plus excentrées. L'infrastructure (la ligne) associée aux moyens spécifiques de transport (les rames de tramway ou de métro) et aux aménagements annexes (mobiliers urbains) reçoivent et désignent l'espace public urbain qui, à son tour, alimente, renforce cette centralité disposée à soutenir et diffuser un discours ordonnateur et structurant. Se dessine dans la ville une « centralité diffuse » présentée comme un axe qui s'apparenterait à l'épine dorsale de l'espace de la métropole. La métropole préfigure la réflexion à mener au niveau de l'aire métropolitaine qui entretient des liens bien plus étroits avec la mobilité. Toutefois, au niveau de l'aire métropolitaine, la mobilité joue contre l'idée d'une « centralité diffuse » susceptible de produire la cohérence recherchée. Ne favorise-t-elle pas la multiplication des points de centralités indépendamment de toute cohérence globale ? La mobilité agit sur l'expression de la centralité en convoquant dans un même élan l'espace public urbain au service de la métropole en mouvement.

1.2. la métropole en mouvement ou la « centralité diffuse »

À Montpellier et Toulouse, l'organisation des déplacements urbains amorce une nouvelle étape marquant la volonté de prendre en compte et de préparer leur destinée métropolitaine. Indépendamment de ces questions et sur un plan économique, Toulouse a atteint un équilibre solide et adopté un rythme métropolitain que Montpellier s'attache encore à établir.

Quoi qu'il en soit, la mise en place de la première ligne de métro à Toulouse (1993) et l'inauguration du tramway montpelliérain (2000 pour la première ligne) posent les mêmes questions bien que les réponses fournies diffèrent. Ces deux équipements invitent à ne pas s'en tenir à leur fonction première, à la transcender pour déchiffrer les messages les plus enfouis : ils concernent au plus haut point l'association mobilité/centralité dans la ville. Plus que le service offert aux citoyens, le détail de ces aménagements interroge la structuration de la métropole. En quoi ces nouveaux équipements — du point de vue de leur tracé, de la ponctuation urbaine qu'ils offrent, des réalisations annexes qu'ils imposent — participent-ils de la formation métropolitaine (acquisition du statut de métropole) et de la structuration de l'espace de la ville à cette fin (transcription spatiale de cette élévation) ? De quelle manière

*la gestion publique de certains aspects de la mobilité répond-elle aux enjeux de centralité ?
Sous quelle forme l'espace public urbain prend-il part à cette opération ?*

1.2.1. la desserte symbolique du tramway montpelliérain et du métro toulousain : de l'incarnation à la désignation de l'espace public urbain

Le tramway montpelliérain participe depuis moins de huit ans de l'organisation des transports en commun. Il inaugure le franchissement d'une étape supplémentaire vers l'affirmation de la métropole en signalant le passage de la Société Montpelliéraine des Transports Urbains (S.M.T.U.) aux Transports de l'Agglomération de Montpellier (T.A.M.). À Toulouse, le métro impose aussi un nouveau rapport à la ville. Dans quelle mesure ces moyens de transport — portant la mobilité normative à son paroxysme — influencent-ils les représentations citadines de la ville ? L'élaboration d'un (premier) tracé est stratégique autant pour ce qu'il donne à voir de la ville que pour son utilité première — transporter des personnes d'un point à un autre.

En désignant ce qu'il est important de découvrir ou de cacher, de voir ou de ne pas voir, implicitement une grille de lecture se met en place et s'impose aux usagers. L'espace de la ville offert au regard lors du trajet (tramway) ou depuis (ou à partir de) chaque station (tramway et métro) ne varie guère. Immuablement, le même paysage accompagne le mouvement des citadins empruntant cet axe central. Il est fondateur de la métropole en ce sens qu'il contribue, dans l'immédiat, à l'équilibre recherché au sein de la métropole, mais aussi plus tard lorsqu'il s'agira de fonctionner pleinement à l'échelle de l'aire métropolitaine. Insensiblement, ce paysage s'impose à tous comme le bon reflet de l'image de la ville : de ce point de vue, les deux villes se résument à la synthèse offerte par l'utilisation du transport public, en commun et principalement en site propre. Il gagne en force persuasive et finit par convaincre les uns et les autres — ses adeptes — que ce qui est perçu de la ville est la vérité. Évidemment, les décisions prises à Montpellier ne conduisent pas aux mêmes conclusions que celles formulées à Toulouse sur la base des choix des responsables toulousains. Pourtant, des similitudes existent et renvoient à des interprétations empruntant à des registres proches.

Montpellier⁵ et Toulouse⁶ dévoilent des options divergentes. Le tramway montpelliérain organise le déplacement en surface et met le citoyen directement en rapport avec la réalité concrète de l'espace de la ville. À Toulouse, le métro, même s'il propose sur son extrémité sud une évolution au grand jour, ne livre pas directement cette même réalité. L'absence de vision extérieure altère la visualisation du trajet sur lequel la représentation de la centralité métropolitaine repose en partie. L'effort est donc concentré dans l'issue urbaine offerte par chaque station. Par ailleurs, le fait de ne pas avoir un accès direct à l'espace de la ville et d'être tenu au secret (dans le tunnel), n'empêche pas la production d'une représentation de la ville. La visibilité n'est pas essentielle, mais elle devient indispensable à celui (l'autorité publique) qui se sert de l'espace de la ville — et de l'espace public urbain — pour diffuser un message.

Bien entendu, de nombreux paramètres techniques concernant le site et la possibilité pour lui d'accueillir telle ou telle solution, font qu'une technologie est préférable et préférée à une

⁵ Pour une présentation sommaire du tramway montpelliérain voir l'analyse de projet dans ce rapport ; voir également : Sylvie Groueff, « Montpellier : la consécration d'un rêve urbain » in *Urbanisme*, 2000, n° 315, pp. 80-84

⁶ Pour une approche du V.A.L. toulousain du point de vue des divers choix réalisés (techniques, financiers), de leurs conséquences actuelles et à venir, mais aussi à propos de l'organisation des transports dans l'agglomération toulousaine et de l'impact de la réalisation du métro sur celle-ci : Robert Marconis, « Le métro et la réorganisation des transports collectifs dans l'agglomération de Toulouse » in *Sud-Ouest Européen. Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1999, n°4, pp. 15-26 ; id., 2008, Toulouse, un métro pour changer de siècle, Privat.

autre. Cette première orientation conditionne l'espace public urbain en ce sens que la visibilité de l'un — diminuant l'espace consacré en surface aux autres modes de déplacement — autorise ce que la dissimulation de l'autre en sous-sol — n'altérant en rien l'organisation au sol — ne permet pas. La réflexion inverse reste valable. Le seul choix du métro ou du tramway intervient sur l'espace public urbain dans la mesure où chacun de ces deux équipements renvoie à une imagerie — grande ville pour le métro — et à une symbolique — écologie pour le tramway qui a davantage tendance à s'opposer à l'usage automobile — spécifiques. L'appréciation de l'un comme de l'autre invite parfois à procéder par comparaison avec d'autres métropoles qui ont fait l'un ou l'autre de ces choix, et qui aujourd'hui sont connues notamment pour un tel équipement.

L'espace public urbain manifeste la possibilité de rendre visible quelque chose, de délivrer un message au plus grand nombre ou du moins au public concerné, de convaincre d'une réalité qui ne s'impose pas immédiatement mais qui a son importance pour l'affirmation métropolitaine. Il s'agit pour les autorités locales d'assurer le quotidien — aujourd'hui et demain — tout en positionnant dans la ville des indicateurs concrets des aspirations métropolitaines qui en disent plus que ce qu'ils laissent voir : le métro et le tramway préparent le quotidien de demain mais délivrent aussi quelques messages essentiels signalant la mutation de la ville et sa prétention à évoluer dans des sphères longtemps inaccessibles.

Une intimité existe entre, d'une part, la nécessité politique de disposer d'un espace public urbain efficace dans le cadre de la construction métropolitaine — c'est-à-dire d'une capacité à inscrire dans le quotidien de la ville la mise en place des indicateurs évoqués — et, d'autre part, la mise en évidence d'un axe assurant la diffusion de la centralité (ou de ses effets) et contenant la « centralité diffuse » servie par le jeu des mobilités. L'espace public urbain participe de la structuration de la métropole en bénéficiant de l'action menée sur les mobilités en vue de l'intégration métropolitaine. La question des centralités peut être abordée différemment sans altérer l'idée directrice : l'espace public urbain sert de support à une action sur les centralités par l'intermédiaire du premier facteur actualisant la formation, la place et le rôle de celles-ci dans la métropole c'est-à-dire les mobilités normatives.

Mobilité et centralité sont deux dimensions intéressant la ville entière, la ville en ses formes. Centralité et mobilité interviennent d'une façon évidente ou plus complexe sur la forme de la ville (la ville entière) en la questionnant de telle sorte que toute action sur les formes architecturales et urbaines dispose d'un prolongement politique et social. Les (en)jeux de centralité et de mobilité touchent directement les formes architecturales et urbaines mais résonnent (et raisonnent) politiquement. Du point de vue de la vie sociale et de l'organisation sociétale, l'impact paraît plus facile à apprécier.

La symbolique du tracé se manifeste d'abord du point de vue des deux extrémités de la ligne. La situation montpelliéraine met en scène un premier ancrage qui, bien que justifié par nombre d'arguments sérieusement établis (techniques), n'en demeure pas moins symbolique (politique) : le quartier Mosson, au nord-ouest de la ville, constitue un premier point de départ remarquable. Le second relève aussi du symbole puisqu'il s'inscrit au cœur du futur complexe ludico-commercial Odysseum situé à l'Est de la ville c'est-à-dire aux portes du futur espace de développement de la ville (sud-est A9). L'organisation des mobilités dans la ville est donc l'occasion d'investir certains lieux — dont certains ne le sont que par les intentions qu'ils nourrissent (Odysseum) — en rappelant quelques fondamentaux. En l'occurrence, il s'agit d'une part, d'affirmer que le quartier Mosson demeure un espace de vie important de la ville de Montpellier — et pas seulement parce que le stade de football le met en lumière un week-end sur deux avec plus ou moins de gloire —,

et d'autre part, de voir en Montpellier une métropole en formation se dotant des atouts (atours) nécessaires. Les deux conclusions de la première ligne de tramway travaillent donc sur deux centralités hautement symboliques qui participent activement de l'espace public urbain montpelliérain.

À Toulouse, si ce schéma peut être reproduit, il n'en va pas de même pour l'interprétation retenue. En effet, les douces pentes de Jolimont accueillent la première extrémité (en fait, Balma-Gramont) alors que la seconde s'évanouit au Mirail à Basso Cambo peu après les trois stations encadrant les ensembles de la Reynerie — Université, Reynerie, Bellefontaine. Sans doute à cause de la spécificité de la technologie mise en œuvre (le métro), l'agencement des mobilités ne favorise pas l'événement d'urbanisme. Il faut tout au plus signaler l'enjeu constitué par l'avenue Georges Pompidou — entrée nord-est de la ville — matérialisant en surface les premières centaines de mètres du tracé souterrain du V.A.L. toulousain. Côté Mirail, l'Université a sans doute joué un rôle important dans la décision. Quant à l'espace de vie voisin, et particulièrement à la Reynerie, le métro rapproche les habitants du centre-ville, mais il ne rompt pas la partition. Cet espace demeure le seul visible depuis la voiture du métro. Rappelle-t-on ici aussi que le Mirail c'est encore Toulouse et qu'on ne l'oublie pas ? Le métro devenant aérien aux abords du Mirail tombe sous le sens. En ce lieu, les voies de communications se présentent comme autant d'opportunités que l'on ne saisit pas. L'architecture et l'urbanisme achoppent sur la réalité de la ville. Le centre prend tout son sens à la vue de ces automates peu avenants — faits pour ne pas quitter les entrailles de la terre — assurant le terminus en périphérie. Tout l'environnement construit dévoile un autre monde, celui où la modernité se traîne. En ce lieu, tout est modernité. À Toulouse, la prise en compte de la variable mobilité ne sert pas avantagement la manifestation de l'espace public urbain. La ville campe sur les positions acquises économiquement et les considérations en termes de projet de ville se réduisent davantage à un cloisonnement de l'existant plutôt qu'à une ouverture sur l'aire métropolitaine.

La symbolique du tracé tient ensuite au parcours réalisé entre les deux extrémités. La progression se fait en fonction des divers points de centralité recensés. Si chacun d'eux est intéressé par la venue massive d'une population, il n'en demeure pas moins que leur association à cet enjeu de mobilité précise et consolide l'espace public urbain dans la mesure où chacun renvoie au potentiel qu'il véhicule au service de l'aventure métropolitaine.

À Montpellier comme à Toulouse, le souci premier a été de dessiner un axe transversal assurant une forme d'équilibre entre les deux morceaux de ville qu'il contribue à faire émerger. L'axe montpelliérain — évoluant du nord-ouest au sud-est de l'espace communal — comme le segment toulousain — traversant la ville du nord-est au sud-ouest — laissent provisoirement de part et d'autre de la charnière qu'ils constituent une série d'espaces exclus du mouvement introduit dans la ville et valant centralité. Leur exclusion est relative dans la mesure où la desserte repose sur des intervalles assez réduits faisant que le rayon d'action autour de chaque station reste efficace. Il existe toutefois les espaces plus éloignés, volontairement — mais provisoirement — écartés parce que bénéficiant de facilités en termes de mobilité ou parce que ne présentant pas des gages de centralité suffisamment évocateurs.

Qu'est-ce qui dans ce premier tracé indique une fondation ? Qu'est-ce qui invite à penser que l'action sur les mobilités contribue amplement à la structuration de la métropole et de l'aire métropolitaine ? Qu'est-ce qui dans ce premier tracé appartient à l'argumentation fonctionnelle et qu'est-ce qui relève d'autre chose ayant à voir avec l'espace public urbain et la centralité ? Des réponses distinctes, faisant la part entre fonctionnalité et centralité, ne sont pas envisageables. Elles ont à voir l'une avec l'autre, surtout si l'on considère la

centralité du point de vue de lieux vers lesquels convergent régulièrement nombre de personnes. Ces lieux enferment quelques motifs — commerces, administrations, activités, loisirs, détente, sport — essentiels établissant une centralité plus ou moins forte. Ainsi, réaliser une ligne de transport en commun en site propre sur la base, notamment, de ce type de critères n'a rien de surprenant dans la mesure où il est question de transporter des populations aux multiples besoins vers les lieux conçus pour les assouvir. C'est en fait sur le chapelet ainsi formé par cette suite de lieux de centralité, que l'intérêt doit être porté : on passe en effet de centralités isolées — dont l'existence n'est pas menacée — à une « centralité diffuse » qui intervient davantage comme une réalité supplémentaire chapotant l'existant que comme une réalité se substituant à la précédente.

À Montpellier comme à Toulouse, la localisation des diverses stations justifie à elle seule la logique de déplacement imaginée au sein de la métropole : la desserte intéresse en effet nombre de lieux sollicités — pour faire exister l'espace public urbain — en raison de leur qualité centrale reconnue de longue date. Le tracé répond donc à un besoin. On trouve parmi ces lieux le centre historique, les universités, des équipements publics, des administrations, dans une certaine mesure des centres commerciaux, des espaces de loisirs, des lieux d'activité. C'est précisément parce que ce tracé s'attache à relier autant de points stratégiques et suppose que les personnes à transporter doivent rallier cet axe, qu'il faut l'interroger autrement.

La première interrogation concernait ses terminaisons, des lieux symboles plus ou moins efficaces. Mais qu'en est-il alors des séquences observables depuis le tramway comme des ouvertures urbaines régulièrement offertes sur le cheminement du métro et du tramway ? La mise en formes de l'espace public urbain s'impose a priori sous l'autorité des responsables politiques, mais sa reconnaissance, sa désignation et son renforcement a posteriori par les pratiques des citadins voyageurs, lui permettent de produire ses effets. Ainsi, ne sommes-nous pas dans l'obligation de questionner le signifié du tracé comme le sens profond des véhicules affectés au transport public — du moins en ce qui concerne le tramway — sur ce tracé ? Ne participent-ils pas, pour ce qu'ils sont — ou ne sont pas — à l'espace public urbain en en assurant l'incarnation ? Le tramway montpelliérain incarnerait donc l'espace public urbain qui, à son tour, rendrait compte de la formation métropolitaine. Si l'axe formé structure l'espace de la métropole, c'est pour mieux préparer l'organisation de l'aire métropolitaine. Le tramway doit permettre de voir la ville autant qu'il doit être vu. Les messages délivrés le sont tout autant à partir de l'observation qu'il autorise depuis son bord qu'à partir de l'image rendue depuis l'extérieur. Le tramway dit quelque chose d'essentiel à propos de la ville et de la vie en son sein qui a à voir avec sa destinée métropolitaine. Une remarque anodine résume cette situation : l'office du tourisme de Montpellier ne proposait-il pas des visites guidées de la ville à bord du tramway ? Ne préfigure-t-on pas ici les visites guidées de la ville de demain, de la métropole c'est-à-dire d'une forme de la ville devant rendre compte de la ville entière depuis les centres fondateurs jusqu'aux développements les moins glorieux mais ayant acquis une épaisseur historique ?

Centralité, mobilité, espace public urbain participent de la logique métropolitaine. Un enjeu de centralité domine cette logique : la métropole et les nouveaux lieux métropolitains s'imposent dans l'aire métropolitaine. L'organisation des mobilités devient stratégique car les flux convergent vers ces lieux essentiels. Du point de vue de la seule métropole, l'orientation déterminée et paradoxalement figée d'une partie du mouvement induit un regard synthétique sur la ville. Tout ce qu'il faut connaître de Montpellier — les centralités désignées — tient sur les quinze kilomètres du tracé et est matérialisé par les vingt-huit stations. Ainsi du nord au sud, apparaissent successivement des séquences, des objets, des

indices, sensibles à l'extrapolation ; le voyageur sera confronté au stade du Mondial 1998 dans le quartier Mosson, au quartier Malbosc proposant une forme de ville originale dans un contexte de nature, au complexe hospitalier (hôpitaux Arnaud de Villeneuve, Lapeyronie, La Colombière, Guy de Chauliac, Saint-Éloi, et la nouvelle structure inaugurée en 2003 face à Odysseum), aux Universités (Sciences et Techniques, Lettres, I.U.F.M., STAPS, Médecine, Droit, Sciences économiques et sociales), aux cités universitaires (Colombière, Triolet, Boutonnet), au centre historique (administration, commerce, musées), à Antigone sur les deux tiers de son périmètre (Piscine Olympique, Médiathèque centrale Emile Zola), aux nouveaux quartiers de Port Marianne (Consuls de Mer, Richter, Jacques Cœur), au Parc Marianne naissant, à Odysseum et aux zones d'activité du Millénaire. En quinze kilomètres, la ville donne à voir l'essentiel de ce qui peut l'aider à construire son image de métropole : l'urbanisme, l'architecture, le patrimoine, les équipements d'envergure, la « matière grise », la qualité de vie, les objets de nature, autant de vecteurs traversant le jeu stratégique des mobilités. Le traitement du déplacement en site propre permet par ailleurs d'être attentif à la question paysagère. Les ruptures trop brutales n'existent pas et ne peuvent exister car elles contrediraient l'esprit de cette réalisation misant sur la douceur de la progression.

À Montpellier, les stations ne sont que des pauses. À Toulouse, sur les douze kilomètres de lignes et les dix-huit stations, il n'est pas possible de reprendre l'idée succinctement abordée à propos de Montpellier. Depuis le tunnel du métro, la ville devient réalité absente, provisoirement abandonnée au rapide défilement du temps : « L'utilisateur du métro ne manie pour l'essentiel que du temps, habile à prendre sur l'un la mesure de l'autre »⁷. Seul le tracé de la ligne et le plan du réseau affichés dans chaque rame rappellent qu'en surface les formes sont à l'œuvre. Les transitions sont insensibles mais souffrent paradoxalement d'une brutalité exceptionnelle. La continuité spatiale devient une réalité de moins en moins consistante susceptible d'accentuer symboliquement le fossé séparant progressivement les terres de la rive gauche de ce qui fait la ville : les deux tiers de la ligne — du point de vue de sa longueur et du nombre de stations — s'organisent sur la rive gauche ; est-ce à dire que le vieux rapport centre/périphérie régit toujours l'organisation spatiale ?

Ici, sans doute pour imposer à l'ensemble de l'espace de la ville une uniformité synonyme de traitement équitable, de refus du fossé, les stations reproduisent le même modèle selon des proportions adaptées à l'importance, au prestige de chaque desserte. Peu ou prou, les stations du tramway répondent, elles aussi, à un formatage. Toutefois, l'environnement immédiat domine la situation et renvoie cet aménagement à son rôle fonctionnel. Dans le cas de l'équipement toulousain — et sans volonté de les opposer, de désigner ou de juger autre chose que l'esprit, le sens et la symbolique qu'ils véhiculent — l'ambiance de la station devient le seul repère spatial ; ainsi, l'homogénéité accentue la dilution spatiale au profit du référentiel temporel. Le déplacement se fait dans l'incompréhension et favorise sa négation dans la mesure où, d'un point à un autre, les lieux de départ et d'arrivée ne varient pas : le déplacement relève d'une opération faisant abstraction de la diversité des formes de la ville. Une fois le retour en surface réalisé, la perplexité demeure : la continuité apportée par la reproduction de l'ambiance souterraine ne résiste pas au paysage brutalement découvert par le passager délivré de l'uniformité de la station.

L'utilisation du métro favorise une lecture tronquée de la ville contrairement au tramway qui, tout en répondant aussi à une certaine normativité, assume un déplacement respectueux d'une continuité certes contestable — un tracé fixe construit sur la mise en scène de lieux

⁷ Marc Augé, 1986, *Un ethnologue dans le métro*, p. 15

rentables — mais garante d'une variable déterminante pour une appréciation, un décryptage, une traduction, une compréhension de l'espace de la ville.

Quel est l'intérêt de relever, sur la base de cette simple comparaison, un tel décalage ? Qu'évoque-t-il de si fondamental ? La mobilité est désormais un enjeu de premier ordre : les espaces s'étendent, les déplacements se font plus nombreux et engendrent quelques difficultés tant d'un point de vue quantitatif (gestion des flux, saturations) que qualitatif (pollution). L'attention accordée aux mobilités concerne directement les centralités qui s'adaptent à la configuration métropolitaine notamment sous l'autorité des pouvoirs publics gestionnaires de l'espace de la ville et de ses diverses occupations. Mobilité et centralité semblent indissociables. L'espace public urbain intervient comme la troisième dimension révélant l'enjeu stratégique de l'ensemble ainsi constitué. Espace public urbain et centralité entretiennent une proximité sur laquelle il n'est pas nécessaire de revenir : le discours politique participant de la construction métropolitaine s'arrange de cette association. Ainsi, l'intérêt du décalage observé entre les deux options (métro toulousain, tramway montpelliérain) prenant en charge le paramètre « mobilité », tient dans la participation de ce dernier à l'œuvre des deux précédents. Les mobilités deviennent au même titre que la centralité et l'espace public urbain politiquement stratégiques c'est-à-dire que leur ordonnancement s'impose aux habitants et altère leur rapport aux espaces de la ville, à l'espace de la ville, leur rapport aux autres. Le degré d'altération appréciable dans l'une et l'autre des deux villes n'a finalement que peu d'importance. L'essentiel relève d'un niveau plus général s'attachant à signaler ce qui, dans la vie de chacun, risque de changer lors de l'acquisition des insignes métropolitains.

L'axe du métro participe de la « centralité diffuse » — évoquant le divorce (ou du moins l'altération) entre l'expression de la centralité et l'organisation hiérarchique de l'espace — mais peut-on pour autant dire qu'elle procède de la même logique que celle qui est associée au tramway montpelliérain ? La nuance introduite signale le caractère déterminant de la similitude relevée à propos des stations. Insensiblement, l'axe diffuse une centralité qui ne parvient pas à prendre forme à chaque étape en empruntant à la situation ponctuelle les éléments nécessaires à une telle affirmation. Il s'agit davantage d'un axe favorisant la diffusion d'une centralité sur laquelle Toulouse a toujours fait reposer la structuration urbaine. En effet, la récurrence observée d'une halte à l'autre n'est que l'expression d'une impulsion centrale ordonnée par les quartiers historiques de la rive droite et reçus par ceux de la rive gauche sans que la centralité se manifeste clairement à chaque étape. La terminaison sud de la ligne dispose d'une centralité double : le premier aspect est une émanation du processus décrit à l'instant et désigne l'université du Mirail, et le second fait valoir une centralité autonome autour de l'ensemble résidentiel de la Reynerie.

Du point de vue d'une symbolique des centralités au service de la métropole toulousaine et de son aire, l'action sur la mobilité est à l'image de l'impression laissée par la localisation des terminus : sans grand relief. Peut-être faut-il alors s'en tenir au niveau d'une structuration métropolitaine strictement spatiale. Sur ce plan, Montpellier et Toulouse adoptent une position similaire : rabattre sur le nouvel axe, en des points de correspondance, une majorité de liaisons anciennement orientées vers les espaces clés de convergence des transports c'est-à-dire les grandes avenues du centre-ville (rue de Metz, rue d'Alsace-Lorraine, boulevard de Strasbourg pour Toulouse ; boulevard Victor Hugo, rue de la République, rue Maguelonne pour Montpellier) et le secteur des gares. Or, Robert Marconis, attentif à ces questions depuis longtemps, explique que les responsables toulousains n'ont pas souhaité

« (...) arbitrer entre transports collectifs et voiture individuelle »⁸. Les arguments à l'appui d'une telle décision prétextaient le caractère dissuasif des correspondances à établir entre les bus desservant la périphérie et la ligne de transport en commun en site propre.

L'organisation urbaine toulousaine repose toujours sur un schéma radioconcentrique que l'axe de la première ligne de métro répercute. Le centre fondateur demeure un espace directement accessible et faisant référence. La situation montpelliéraine diffère peu même si le centre historique est globalement délesté de la circulation automobile renvoyée sur son périmètre, par ailleurs encore chargé. À Montpellier, métropole en formation, l'organisation des mobilités autour de la première ligne du tramway (mais également de la seconde) laisse imaginer un abandon progressif de l'organisation concentrique en repoussant régulièrement sa manifestation et en demandant à l'axe organisateur de la métropole et de son aire de prendre en charge, en association avec le réseau de bus, ce nouveau point de vue. Le centre ne répercute pas sa force structurante, il procède à sa dilution pour que la centralité devienne diffuse.

D'un point de vue spatial, Toulouse ne formule donc aucune adaptation particulière en termes de mobilité qui caractériserait la formation métropolitaine. La création d'un périphérique, d'un métro, le marquage du centre-ville par une série de boulevards, autant d'indices laissant présager un renouveau efficace. Plutôt que de jouer sur la complémentarité de ces niveaux d'intervention, le choix formulé se réduit à leur addition induisant par ailleurs un effet de cloisonnement. Le centre historique et la Reynerie se tiennent à distance à l'abri de leurs remparts respectifs.

S'il faut sans doute chercher ailleurs les caractéristiques de la métropole toulousaine, une telle remarque interroge : qu'est-ce qui différencie, du point de vue signalé, la métropole actuelle (et son aire) de la ville provinciale dans ses terres ? Quel rapport essentiel a donc été modifié pour assurer cette évolution ? Le cas de Montpellier est quelque peu différent dans la mesure où la construction de la métropole est une œuvre en cours et qu'il est clairement annoncé que pour satisfaire l'ambition métropolitaine le schéma fondateur et gestionnaire de l'espace hérité actuel de la ville ne peut être conservé. Inévitablement, l'axe du tramway devient l'argument permettant de consolider les espaces anciens les plus excentrés en confirmant leur qualité (centralité), et de réaliser des aménagements faisant participer les espaces nouvellement investis à la logique linéaire adoptée pour encourager un développement métropolitain harmonieux.

Un premier tracé de transport en commun en site propre s'apprécie donc différemment selon la technologie choisie, selon la volonté politique de tendre ou pas vers un nouvel ordonnancement prenant en compte la métropolisation, les logiques qu'elle impose et les effets produits. Si l'exemple de Montpellier répond à un tel sens, le cas toulousain propose une vision plus conventionnelle. À Toulouse, la municipalité envisage « le métro comme support d'urbanisation », mais explique que ce tracé doit permettre de créer ou renforcer les centralités (de quartier). Autrement dit, la ligne de métro s'en tient à sa fonction structurante de base. Il ne s'agit pas de montrer ce qui est en place et est susceptible de servir la construction métropolitaine, mais plutôt de procéder à la rectification des déséquilibres, des décalages. À Toulouse, le profil de la métropole européenne se lit finalement peu dans la ville et ses représentations. Il est à chercher ailleurs, sans doute dans la mise en scène de son potentiel économique.

⁸ Robert Marconis, « Le métro et la réorganisation des transports collectifs dans l'agglomération de Toulouse » in *Sud-Ouest Européen. Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 1999, n°4, p. 18

Montpellier, plus que Toulouse, a longtemps souffert d'un déficit de visibilité à l'échelle européenne ou méditerranéenne. La réussite de la métropole passe par sa résorption. Les responsables politiques, par les choix formulés depuis trente ans dans de nombreux domaines, œuvrent en ce sens. Le travail effectué sur les mobilités, comme sur les autres paramètres de la vie en ville, accueille et réalise une partie de l'ambition métropolitaine.

En adoptant un design étonnant, peu conventionnel, le tramway attire l'attention. Il devient, par la voie de l'anecdote, un des signes capables d'asseoir un peu plus l'existence de la Ville à l'extérieur. De la même façon qu'Antigone « s'exporte » comme élément caractéristique de Montpellier, ce design singulier paraît disposé à faire du tramway un nouvel argument publicitaire. Dans une version minimale, il n'a d'autre utilité que d'interpeller et de marquer l'esprit : on l'associe à Montpellier. Selon une version plus optimiste, plus ambitieuse, sa mission peut aller jusqu'à signifier la mutation montpelliéraine et l'affirmation métropolitaine sur un registre associant technologie, qualité de vie et exception au service du voyageur⁹. Le tramway incarne la ville, la métropole parce qu'il incarne l'espace public urbain tout autant qu'il participe à sa désignation : il aide à comprendre la ville ou du moins ce que les responsables politiques veulent bien en laisser comprendre et est lui-même objet choisi pour parler au monde. Incarné ou désigné, l'espace public urbain est traducteur. Il aide à dire, au contact de l'enjeu pesant sur les mobilités et de la révision des centralités, l'avènement de la métropole et la formation de l'aire métropolitaine. Selon l'état d'avancement de la formation métropolitaine (conséquent à Toulouse, en phase d'adaptation à Montpellier) et la spécificité du développement de chaque ville (positionnement dans l'aire), l'espace public urbain est plus ou moins sous l'emprise stratégique du pouvoir local.

La collaboration étroite tissée entre une expression de la mobilité et l'affirmation de centralités s'arrange ainsi d'une série de lieux faisant place à l'espace public urbain pour qu'à son tour il puisse intervenir dans le processus d'élaboration métropolitaine. Mobilité, centralité et espace public urbain se composent aussi sur un mode paradoxal matérialisé par l'existence de lieux de la mobilité, de lieux de transit ou encore, selon la formule d'Isaac Joseph, de « lieux mouvements ». Le paradoxe se manifeste précisément dans la mise à la disposition de la mobilité (absence d'ancrage) d'un lieu d'expression (ancrage).

1.2.2. les lieux du transit : la forme paradoxale de l'espace public urbain

S'il ne s'agit pas à proprement parler d'opérations d'urbanisme exclusivement orientées vers la création de plates-formes d'échanges, l'effervescence constatée autour des gares S.N.C.F. est significative de la rencontre orchestrée entre mobilité, centralité, lieu et espace public urbain. Le projet de ville renvoie à des réalités disparates : depuis la version minimaliste proposée noir sur blanc par Toulouse à celle de Montpellier, plus complexe, saisissable seulement après interprétation globale et dans le temps de la politique urbaine, en passant par le « rouleau compresseur » marseillais tentant de rattraper le temps perdu, les intentions, les moyens mis en œuvre révèlent des situations et des besoins tout autant diversifiés.

Ces projets intéressent des espaces centraux — Saint-Charles à Marseille, le futur quartier du nouveau Saint-Roch à Montpellier et l'espace Matabiau à Toulouse — et parlent de la ville

⁹ Sur la place des transports en commun dans la ville et l'utilisation symbolique des véhicules mis en service à cet effet, l'exemple proposé par Chakè Matossian montre combien un tramway dispose d'un potentiel démonstratif. Il n'est pas seulement le support d'une information, il est l'information. Le cas du tramway bruxellois peint pour la Croix Rouge de Belgique par quelques artistes permet à l'auteur d'établir son caractère exemplaire. « *L'un des traits caractéristiques de ce tramway consiste en sa valeur démonstrative liée à l'actualité : il est urgent de répondre à la souffrance, il est donc nécessaire de la montrer, de la désigner* ». Il y a « *mise en circulation de la question* ». « *Par l'affirmation de son appartenance à la ville de Bruxelles, le tram rappelle qu'un véhicule dans une ville ne saurait être un objet innocent, mais au contraire l'instrument d'une entrée triomphale, quelque chose de l'ordre d'une clef permettant la prise de possession de la ville* ». Chakè Matossian, 1996, *Espace public et représentations*, pp. 161-162.

entière en enrichissant la centralité qui les anime. À partir de ces lieux, l'espace public urbain prend en charge et développe un discours sur la véritable nature de la forme métropolitaine souhaitant s'épanouir à Toulouse, Montpellier et Marseille. Le renforcement du centre historique caractérise le projet toulousain et laisse une impression mitigée quant aux modalités d'inscription de la métropole dans son aire. À Montpellier, l'adaptation du centre à l'échelle métropolitaine encore incertaine, favorise a contrario une ouverture : la ville propose par endroits des lectures intégrant l'idée que la métropole se construit en référence à son aire. La volonté de rompre avec le déséquilibre nord/sud, desservant l'affirmation de la métropole marseillaise, encourage cette démarche : fidèle à l'image de la métropole méditerranéenne, Marseille se pense dorénavant un peu plus dans l'espace européen et se cherche une lisibilité plus accessible s'appuyant ici et là sur un langage commun aux métropoles.

D'un point de vue qui, dans l'immédiat, s'en tient à la référence spatiale, l'espace public urbain sert la structuration métropolitaine en intégrant les nécessités liées à la mobilité et les enjeux de centralité qui en découlent. En participant de l'espace public urbain, le lieu — il accueille son expression et en rend compte — favorise une telle œuvre. Indépendamment des scénarios métropolitains retenus, la réalité concrète dévoile un impératif duquel chacune de ces villes ne peut se défaire. L'espace public urbain ne se satisfait pas de soutenir une poly-centralité caractéristique de la métropole et de son aire en formation : il est sollicité pour renforcer la manifestation d'une « centralité centrale ». À Montpellier et Toulouse, ces choix répondent à des opportunités foncières. À Marseille, l'intelligibilité de la démarche n'est possible qu'en replaçant l'opération dans le traitement global actuel de la partie nord du centre-ville.

Ceci étant dit, c'est en investissant un lieu de transit — une gare et son environnement immédiat — que l'espace public urbain fait valoir son potentiel structurant. Celui-ci ne joue plus sa partition sur le mouvement dans la ville mais sur le lieu où l'impulsion est donnée, sur le lieu de concentration et de diffusion du mouvement : du centre vers d'autres lieux de la ville (via le métro, le bus, le taxi, le véhicule individuel, etc) ou vers l'extérieur (train, bus, puis aéroport), et inversement. L'espace public urbain à l'œuvre dans un tel lieu fournit un discours sur l'organisation de la ville rejoignant celui qui est énoncé par le tracé d'une ligne de transport en commun en site propre. Une approche des trois situations retenues montre l'effectivité d'un tel raisonnement et établit, au-delà de l'observation du renforcement de l'espace central, l'orientation donnée à chaque situation.

À Toulouse, la stratégie urbaine passe notamment par une réaffirmation du centre. Sur ce qui fut un temps nommé le « Tour de ville, deuxième anneau de boulevards autour du centre-ville », des opérations d'urbanisme remplissent une telle mission : marquer un centre-ville élargi capable d'assumer la structuration métropolitaine : du centre-ville au « centre-métropole ». La Z.A.C. Marengo se situe à proximité de la gare Matabiau, de la gare routière interurbaine et bénéficie d'accès directs au métro et aux bus urbains. Elle prend place dans la perspective offerte par les allées Jean Jaurès depuis le centre historique (place Wilson) et prolongée par l'avenue Georges Pompidou qui, dans son prolongement, assure la connexion avec le périphérique et donc les axes autoroutiers. Un tel lieu de transit dispose d'ores et déjà d'une capacité à structurer l'espace central, mais il ne satisfait pas pleinement dans la mesure où il ne transcende guère ce qu'il est ou ce pour quoi il est fait. L'opération sur le site Marengo est-elle disposée à voir ce lieu public (de transit) gagner en épaisseur afin de nourrir l'espace public urbain ?

Théoriquement, la création de ce type de points d'ancrage accroît les déplacements dans la mesure où le pôle s'enrichit d'un parc de logements, d'un équipement d'envergure, de

bureaux, de commerces, de nouvelles activités. En entrée de centre-ville ou de « centre-métropole », cet aménagement offre à la perspective précédemment décrite une arche — l'Arche Marengo — accueillant la Médiathèque qui, à l'instar de certains projets de Capitale, dispose de son parvis et d'une place (Place Carrée). Le site renforce son capital symbolique.

Le contexte marseillais ne pourrait avoir que peu de proximité avec la situation toulousaine si l'on s'en tenait à l'ampleur de la Z.A.C. Saint Charles et au fait qu'elle n'est qu'un maillon de l'opération Euroméditerranée couvrant initialement plus de trois cents hectares c'est-à-dire plus que le seul centre historique de Toulouse (220 ha). Si d'un point de vue global, il n'en a effectivement pas, dans son détail, la Z.A.C. Saint-Charles pose des questions à rapprocher de la situation de Toulouse. La métropole Marseillaise travaille depuis plus de dix ans à son affirmation métropolitaine. Ce préalable passe par le renforcement d'un centre-ville de moins en moins apparent. La Canebière, le Vieux Port, les quelques rues commerçantes, le Centre Bourse ne suffisent plus. Ainsi, si Euroméditerranée remédie notamment à ce problème en investissant énergiquement des espaces délaissés au nord du Vieux Port, il est avant tout question de revoir l'existant. D'un point de vue spatial, le pôle Saint Charles devient l'argument organisateur du centre de la métropole. Ainsi, au-delà des logiques à établir avec les espaces directement concernés par l'opération (en direction de la Porte d'Aix ou de la phase terminale de l'autoroute A7 transformée en artère urbaine), la nouvelle configuration de la gare intègre un repositionnement vis-à-vis des quartiers centraux (vers l'axe de la Canebière). Ici aussi, prévaut une logique de renforcement du centre. Dans les faits, ce renforcement prend des allures de véritable fondation d'un hypercentre. C'est du moins à cet esprit que répond la convocation de l'espace public urbain dans le secteur Saint-Charles. La liaison ferroviaire avec Paris réduite à trois heures donne des ailes aux projets en cours. La gare est la première concernée car elle organise les connexions multiples (métro, bus, autocars, trains de banlieue, navette avec l'aéroport) et mise sur la présence de divers potentiels (notamment universitaire et administratif). Elle prend du volume (extension de surfaces réservées à l'accueil et création d'une halle dédiée aux commerces et à la restauration) et favorise divers aménagements et projets dans son aire immédiate (hôtels, bureaux, logements). L'argumentaire élaboré met l'accent sur le couple mobilité/centralité : l'ouverture de Marseille est une priorité et la dynamique impulsée par Euroméditerranée en termes d'activités économiques comme du point de vue du travail réalisé sur l'image de la ville — via quelques opérations d'urbanisme majeures — laisse penser que le nombre de visiteurs va considérablement croître. Se doter d'un lieu d'accueil et de transit de qualité s'impose et offre une opportunité de réorganisation du centre-ville en manque de repères significatifs. La structuration urbaine sous-jacente à la Z.A.C. établit la centralité impulsée par la nouvelle gare. L'espace public urbain émerge de l'intention unitaire animant les divers aménagements. Chaque lieu délivre un discours spécifique au service d'un même « idéal de ville » qui dispose d'une expression spatiale.

Cherchant à satisfaire ses aspirations métropolitaines, Montpellier, contrairement à Toulouse, n'organise plus véritablement son développement à partir du centre historique qui reste toutefois une référence et une force d'avenir (Grand Cœur). Contrairement à Marseille, Montpellier n'a pas non plus à revenir sur un passé ayant meurtri son espace, ni sur une situation considérée, il y a peu de temps encore, comme critique. La Ville poursuit sa construction ex nihilo à l'Est et complète son urbanisation au nord-ouest et au sud-ouest. Ce n'est que récemment (moins de dix ans) que les espaces disponibles ou à remanier dans le secteur de la gare font publiquement l'objet d'un projet d'envergure sur une dizaine d'hectares. Dans le même temps, ce projet urbain interroge le mouvement multilinéaire du développement de la ville. Va-t-il dans le même sens en offrant au centre historique une ouverture au sud ou revient-il sur l'esprit animateur des perspectives annoncées ? L'accueil

du T.G.V. Méditerranée — élément important pour l'avènement et l'épanouissement de la métropole — a toujours la faveur d'un traitement spécifique en bordure urbaine (sud A9) à proximité de l'aéroport et des échangeurs autoroutiers. Du point de vue fonctionnel, une telle excentration présente sans doute bien plus d'avantages qu'un positionnement en centre-ville. Indépendamment du fait que Montpellier n'a peut-être pas encore les moyens de priver son centre-ville d'un tel argument, le potentiel de centralité qu'il peut dégager une fois inscrit dans un projet global d'urbanisme ne peut être ignoré. Cet équipement et cet aménagement sont donc l'occasion d'offrir immédiatement une rentabilité — en termes d'espace public urbain — bien plus efficace en centre-ville à partir du site même de la gare actuelle. Ce projet part du re-dimensionnement de la gare, du déplacement de la gare routière, de la nécessité de revoir la desserte du tramway (avec les trois lignes) en relation avec quelques lignes de bus stratégiques (urbaines et interurbaines). Comme ailleurs, la réalisation d'un grand équipement (théâtre), un programme de logements, de bureaux, de commerces se greffent sur ce remaniement. La réalisation d'un complexe dédié aux mobilités aux portes de la ville n'est-il pas celui d'une métropole affirmée, solidement organisée ? L'enjeu urbain des quartiers situés au-delà de la ligne de chemin de fer, mais restant si proches de l'effervescence de la Place de la Comédie ont sans doute déterminé ce choix de renforcement d'une centralité centrale par la création d'un nouveau quartier et la réintégration d'autres trop longtemps tenus à l'écart.

Les trois villes sollicitées veulent anticiper sur (ou provoquer) un phénomène cherchant à exploiter les lieux de transit. La formation des aires métropolitaines et donc l'affirmation des métropoles régionales accordent à ces lieux un potentiel nouveau susceptible de servir la structuration de tel ou tel espace de la métropole en même temps qu'il agit sur l'ensemble en formation. L'attention particulière portée à ces lieux et à l'aménagement spécifique de leur environnement immédiat nécessite le recours à l'espace public urbain comme argument directeur : le résultat de ces opérations est à rattacher au registre des signes extérieurs de richesse métropolitaine que l'espace public urbain accueille, gère et entretient dans la mesure où sa visibilité repose sur eux.

L'association des trois termes problématiques — mobilité, centralité, espace public urbain — dans une même réflexion peut être élargie à l'aire métropolitaine dans la mesure où sa structuration spatiale (et territoriale) est loin d'être aussi évidente que pour la seule « ville centre ». Dans cette dernière, les discontinuités spatiales — témoignage d'une succession de pratiques urbanistiques peu cohérentes — pourraient ne pas résister aux mobilités et permettre de ne plus raisonner en termes de centre et de périphérie. La mise en œuvre de moyens efficaces et séduisants (tramway, métro) vont dans ce sens.

Du point de vue de l'aire métropolitaine, la tâche paraît bien plus ardue. L'exemple du métro toulousain confronté à celui du tramway montpelliérain montre combien la lecture de l'espace de la ville diffère selon que l'on subit une forme de discontinuité de l'espace urbain (en métro) ou que l'on bénéficie d'une continuité soumise à ponctuation (le tramway). Délaissant quelque peu le recours explicite à la mobilité, comment dépasser les évidentes discontinuités spatiales sinon en jouissant d'une continuité territoriale ? Quel est alors le sens de cette continuité territoriale ? Est-il possible d'évoquer un espace public métropolitain c'est-à-dire un espace public urbain ne se résumant pas aux seules directives élaborées par la métropole et capable de construire une situation territorialement homogène ? L'unité passe-t-elle exclusivement par l'uniformisation sous-entendue ? Tout dépend des forces en présence dans l'aire métropolitaine : l'aire métropolitaine marseillaise n'a que peu à voir avec la situation toulousaine ou montpelliéraine. L'espace public urbain peut-il lutter contre l'éclatement métropolitain à partir du moment où cet éclatement

apparaît tel un symptôme à traiter pour parvenir à la gestion commune d'un ensemble urbain de premier plan, socialement, économiquement, culturellement, et surtout politiquement homogène ?

2. discontinuités spatiales et continuités territoriales : vers un espace public urbain métropolitain ?

De multiples points de centralité (parfois de seule polarité) coexistent dans l'aire métropolitaine sans pour autant nourrir des échanges susceptibles de passer outre les ruptures, les cloisonnements et la multiplication des logiques urbaines.

La réalité de l'aire métropolitaine est, d'un point de vue spatial, morcelée. Devant surmonter cette « discontinuité spatiale » pour se réaliser, l'aire métropolitaine est considérée sur la base de relations de centralité resserrant le « tissu métropolitain "spatialement décousu" » ? Centralité, lieux et espace public urbain poursuivent leur œuvre. Pourra-t-on pour autant conclure à l'existence d'un espace public urbain métropolitain traitant la « discontinuité spatiale » — et ses prolongements sociaux — et établissant la réalité de l'aire métropolitaine¹⁰ ?

2.1. de la métropole à l'aire métropolitaine : inévitables discontinuités ?

L'aire métropolitaine ne réserve pas toutes les grandes centralités à la métropole et sa réalité ne prend pas nécessairement forme sous l'impulsion d'un centre unique. Est-ce à dire que la multiplication des centralités et donc la relativisation du centre fondateur déstabilisent la connaissance acquise sur la ville, sur son aménagement et sur l'organisation sociétale au point qu'une réaction s'organise ? Les centralités assument simultanément deux missions : d'une part, parler quotidiennement de la métropole et de la vie de ses habitants c'est-à-dire signifier le local, et d'autre part, dire et jouer la métropole dans la sphère (globale) où l'établissement humain cherche actuellement la pérennité de son expression.

La dispersion favoriserait la perte de l'unité, la mise en concurrence de l'autorité, la remise en cause d'un ordre essentiel — parce que garant de ce qui spécifie l'existence et la singularité de ses manifestations — et in fine l'abandon à un monde dont on ne veut pas car il implique le partage de dimensions ayant à voir avec le pouvoir sous toutes ses formes. Rompre avec la logique du centre unique et livrer l'établissement humain à un tel éclatement signifieraient vivre le chaos. Le réflexe passerait donc par le refus de la dissémination, par l'expression d'une seule voix, par un retour au centre — synonyme de stabilité, d'ordre — en travaillant à la résorption de cette dispersion. La convocation d'une anthropologie politique de l'espace permet à Françoise Moncomble¹¹ de rappeler cette référence organisatrice de sociétés. Elle parle de la « référence à un espace centré, point fixe d'enracinement à valeur privilégiée face au chaos environnant »¹², de « pulsion de centralité », « de l'unité, d'une raison transcendante d'une forme pure, parfaite, qui annulerait le donné social conflictuel, les déchirements, morcellements et désordres humains (...) »¹³. Il s'agirait « d'invariants

¹⁰ Bien que nos intentions demeurent à ce niveau assez modestes, introduire le concept de « discontinuité » dans cette réflexion ne peut pas se faire sans signaler la recherche de Jean-Paul Hubert et établir le lien avec elle. Ce renvoi pourrait se faire en relevant avec l'auteur la dimension politique de la discontinuité. Il invite à penser l'aire métropolitaine comme discontinuité dans un ensemble beaucoup plus vaste. L'instauration d'une continuité interne à l'aire métropolitaine motivée par la réalisation de la discontinuité (vis-à-vis de l'extérieur) recherchée semble être l'objectif à atteindre. Dès lors, le questionnement porte sur les moyens de réaliser ce que nous appelons la continuité territoriale c'est-à-dire la capacité à imposer une destinée commune autour d'un bien commun. Les développements à venir envisagent deux hypothèses. L'investigation de Jean-Paul Hubert concernant l'organisation géographique rapproche par ailleurs la mobilité et son contrôle de la manifestation des discontinuités. Ainsi, il interroge ici « (...) la possibilité de déterminer un lieu comme objet d'intention politique (...) » (p. 19) et là « (...) la relation de position entre les lieux (...) » (p. 21). Jean-Paul Hubert, 1993, *La discontinuité critique. Essai sur les principes a priori de la géographie humaine*

¹¹ Françoise Moncomble, « La centralité : invariants anthropologiques » in *Actions et Recherches Sociales*, 1993, n°3-4, pp. 45-50

¹² Id., p. 47

¹³ Ibid., p. 48

anthropologiques » qui, comme leur définition l'indique, s'imposeraient presque inéluctablement lorsque les excursions hors de la matrice deviendraient égarements et inaugurerait alors des formules inédites plongeant la destinée urbaine de l'homme dans l'inconnu.

Qu'est-ce alors que structurer l'aire métropolitaine ? Est-ce donner à l'établissement humain une chance de vivre ce qu'il devient en accompagnant le mouvement (déstructurant l'existant) au risque de perdre le centre au profit d'une redistribution en de multiples centralités ? Est-ce plutôt le faire revenir aux enseignements premiers, fondateurs ?

L'aire métropolitaine, comme réalité fondamentalement instable, serait à la recherche d'une assise exigeant de revoir la dispersion actuelle de la centralité. Revenir sur la « dispersion spatiale » n'a que peu de sens. Agir sur une telle dispersion revient à traiter les discontinuités. Bien plus impérieux et complexe est le traitement de la « dispersion territoriale » que seule une action sur les « discontinuités socioculturelles » est en mesure de réaliser. Comment faire exister l'aire métropolitaine caractérisée par une « dispersion spatiale » (un éclatement) tout en garantissant une « continuité territoriale » ?

Doit-on et peut-on penser l'existence de l'aire métropolitaine comme totalité c'est-à-dire comme un tout autonome respectueux des singularités en présence et devant sa réalité à cette sage cohabitation, ou faut-il opter pour un ensemble succombant à l'uniformisation dictée par un centre ordonnateur ? La continuité territoriale — revoyant la dispersion de la centralité — ne favorise-t-elle pas la seconde issue ? Hétérotopie et hétéronomie caractériseraient la première option mais postuleraient l'imminence d'une discontinuité territoriale. L'échelle de l'aire métropolitaine est peut-être trop resserrée pour présenter la situation en termes de continuité et de discontinuité. Il faut alors évoluer avec cette appréciation en tête et comprendre que le dilemme tient dans la possibilité de faire de la diversité une force caractéristique de l'unité recherchée. La réalité de l'aire métropolitaine peut s'arranger de la diversité des motifs, des points et de relations de centralité. Quoiqu'il en soit, l'espace public urbain ne dispose-t-il pas de toutes les qualités nécessaires pour mener cette négociation ? Quels enseignements formule-t-il ? Les prochaines pages envisagent deux orientations susceptibles d'éclairer la propension de l'espace public urbain à structurer l'aire métropolitaine en mobilisant les centralités organisatrices de l'espace.

Une précision retarde cet exposé. Elle renvoie à la proposition rapidement exprimée par Michel Bassand dans *Métropolisation et inégalités sociales*¹⁴. Son énoncé fait référence aux espaces publics métropolitains. Comme le laisse supposer la formulation retenue, il se base sur une conception courante de l'espace public, donc assez peu précise. L'idée directrice mérite cependant d'être reprise et précisée. Il signale « l'espace physique comme faisant fondamentalement partie de toutes les relations sociales et les dynamiques collectives »¹⁵ et se montre favorable au rapprochement de l'espace public et de la dimension territoriale. Michel Bassand voit dans le « réseau des espaces publics une des épines dorsales métropolitaines » garantissant la « cohésion métropolitaine » voire la « cohésion sociale de la métropole ».

Mais le recours au « réseau » ne convient pas. Pourtant, une adaptation de l'ensemble s'impose. Ainsi, une multiplicité de lieux accueillent les manifestations de l'espace public urbain et favorisent l'expression d'une centralité. Selon que l'on privilégie une vision unitaire de l'aire métropolitaine ou une approche plus respectueuse des nuances s'y manifestant, il y aura lutte (territorialement parlant) contre l'éclatement, la dispersion, en délivrant un même

¹⁴ Michel Bassand, 1997, *Métropolisation et inégalités sociales*

¹⁵ Id., p. 189

discours dans chacun de ces lieux, ou mise en avant des spécificités. L'espace public urbain devient métropolitain dans la mesure où l'aire métropolitaine, en ses divers lieux de centralité, œuvre en faveur de l'avènement d'une seule réalité participant de la discontinuité de la sphère des aires métropolitaines. Ainsi, la sollicitation de l'espace public urbain au service de la lutte contre les effets de l'éclatement, de la dispersion, de l'étalement, s'appuie sur la manifestation structurante soit de continuités soit de discontinuités. Continuités et discontinuités illustrent aussi des situations où l'espace public urbain ne favorise pas la structuration de l'aire métropolitaine mais renforce le repli de la métropole sur elle-même.

2.2. l'espace public urbain contre l'éclatement métropolitain ?

Un espace public urbain métropolitain relativise ainsi l'aspect éclatée de l'aire métropolitaine qui ne favorise pas l'élaboration d'une réalité unique ou unitaire considérée comme indispensable pour assurer la pérennité de l'ensemble face aux formations françaises ou européennes de même stature. Cet espace public urbain métropolitain exprime ce que la lecture spatiale ne montre pas nécessairement c'est-à-dire l'idée de cohésion. Une telle harmonie s'obtient tant par l'expression d'une continuité que par la gestion de discontinuités. Peut-être faut-il emprunter le vocable spécifique de « discontinuité endogène »¹⁶ pour expliquer de quelle manière l'expression d'une discontinuité sert ou manifeste une continuité.

La discontinuité est assimilable à ce qui accroche, à ce qui dans l'uniformité d'un espace, d'un moment de vie, appelle les uns et les autres à une forme de communion, de partage, autour de ce qui, localement, prend la forme du bien commun. La manifestation de l'espace public urbain intervient dans ce jeu de continuité/discontinuité et fait en sorte que la polycentralité ne conduise pas à un repli généralisé alimentant des discontinuités cette fois irréversibles.

2.2.1. l'espace public urbain facteur de continuités ou de discontinuités structurant l'aire métropolitaine

La deuxième colonne du tableau suivant fournit des pistes de lecture. Elles signalent quelques motifs de centralité désignant une diversité de lieux facilement identifiables, disposant bien entendu d'un ancrage spatial. D'un point de vue structurant, un tel ancrage est pourtant bien moins essentiel que le sens profond habitant les lieux. La structuration territoriale de l'aire métropolitaine n'est pas avare de sens même si l'existence de lieux clés s'impose pour qu'il touche le public concerné. L'enjeu consiste à alimenter les fondements possibles de l'espace public urbain métropolitain.

¹⁶ Roger Brunet [et al], 1992, *Les mots de la géographie*, 1993, p. 161

	Territorialement structurant	Territorialement non structurant
Élément de continuité ancien	Pratique sportive locale [Toulouse : rugby] <i>culture</i>	Territorialité historique [Marseille : la Provence] <i>histoire</i>
Élément de continuité nouveau	Diffusion de l'argumentaire métropolitain dans l'aire métropolitaine [culture, entreprise] <i>développement économique local</i>	Grands équipements à vocation métropolitaine [Montpellier : Médiathèque centrale – Piscine Olympique] <i>image</i>
Élément de discontinuité ancien	Disparité urbaine, rivalité territoriale [Aix - Marseille : Université] <i>aménagement du territoire</i>	Milieus naturels [Marseille : l'Estaque – l'Etoile] <i>réalité physique du site</i>
Élément de discontinuité nouveau	Renouvellement de l'argument fondateur de la Cité [du commerce à ...] <i>civilisation</i> Evolution du mode de vie [zones commerciales] <i>société</i>	Conception et représentation de la ville à l'heure métropolitaine [Toulouse : portes de ville] <i>urbanisme</i> Les paradoxes de la démocratie [municipalité d'extrême droite] <i>politique</i>

Une même idée anime chacune de ces illustrations. Elle exprime la possibilité de voir un objet — renvoyant à un domaine spécifique (culture, développement économique, aménagement de territoire, civilisation, société) — participer de la structuration de l'aire métropolitaine c'est-à-dire asseoir son existence et éviter de réduire celle-ci à sa seule désignation en référence à la métropole comme si elle ne naissait que pour servir sans jamais recevoir reconnaissance en retour. Métropole et aire métropolitaine relèvent du même mouvement, pourtant la réciprocité ne s'impose pas clairement. Cette possibilité peut être transformée en aménageant dans l'aire métropolitaine une continuité qui, une fois ramenée à l'espace des métropoles, devient discontinuité valorisante et à valoriser.

Localement, cette continuité se construit à partir d'un signe distinctif. Le pratique du rugby à Toulouse est un argument susceptible d'être mobilisé au service de l'aire métropolitaine dans la mesure où son potentiel mobilisateur dispose de fondements historiques circonscrits à un espace précis. Cet ancrage ne condamne pas au repli : la résonance internationale existe. Manifestement, il y a là quelque chose qui est susceptible d'alimenter une territorialité dont pourrait en l'occurrence aisément s'accommoder l'aire métropolitaine de Toulouse pour assurer sa visibilité tant localement que dans l'espace concurrentiel visé. D'autres pratiques révélant un aspect de la culture locale disposent sans doute d'un tel potentiel.

Si la métropole en formation s'insère habilement dans l'espace des métropoles, si elle se donne les moyens d'y parvenir, elle ne peut oublier ce qu'elle représente localement. Elle ne prend tout son sens et toute sa puissance qu'au sein de son aire. À son tour, la métropolisation est créatrice de continuité (entre la métropole et son aire). Obtenir l'intégration métropolitaine des communes participant de l'aire passe par la diffusion de l'argumentaire métropolitain développé par la métropole pour advenir. Lorsque un festival international, un orchestre philharmonique délocalisent une partie de leurs manifestations, de leurs représentations, en divers lieux de l'aire métropolitaine alors celle-ci voit sa structuration avancer. Le sentiment de ne plus vivre en référence à la métropole diminue, mais s'y substitue une logique tout aussi troublante : l'absorption et l'intégration à un tout sans savoir dans quelles conditions la singularité des unités ingérées sera perpétuée. Un raisonnement identique peut être tenu à propos de l'accueil des entreprises ou de toute organisation favorisant le développement économique (pépinière d'entreprises) lorsque ces missions sont en partie confiés aux unités urbaines accompagnant la métropole. Ici le sentiment de dépossession est moins présent. La dotation de l'aire métropolitaine répond à l'impulsion centrale de la métropole et se résume souvent à une délégation. L'investissement n'est que rarement direct et autonome. Le rapport hiérarchique demeure.

L'identification d'une discontinuité dans l'espace de l'aire métropolitaine, observable dans la distribution de certains objets en son sein, peut aussi aller dans le sens de la structuration recherchée. Ainsi, lorsqu'une aire métropolitaine, aussi complexe à appréhender que celle de Marseille, s'organise indépendamment de la métropole et observe la prise de poids d'une unité intermédiaire (Aix-en-Provence), il y a tout lieu de penser que s'il doit y avoir aire métropolitaine, elle fera du contraste son leitmotiv. Les contraintes naturelles comme certains héritages historiques ou « anomalies politiques » formulent en l'occurrence autant de ruptures jouant contre la structuration positive de l'aire permettant de révéler une unité, une clarté malgré tout nécessaire pour évoluer à l'échelon supérieur. Peut-être faut-il se tourner vers un exemple un peu particulier pour comprendre qu'une discontinuité se révèle parfois enrichissante ? L'organisation de l'Université marseillaise présente quelques caractères soulignant les positionnements spécifiques d'une part de la métropole et d'autre part de son principal satellite, Aix-en-Provence. Si l'on parle de discontinuité c'est précisément parce que la deuxième ville de l'aire métropolitaine n'a jamais été présentée en ces termes dans la mesure où elle a assumé son propre développement et s'est distinguée de Marseille. Or, aujourd'hui, avec des ambitions renouvelées, Marseille mesure combien il est essentiel pour elle de renforcer le pôle universitaire porté à bout de bras par Aix-en-Provence. Le renforcement de l'existant dans ce domaine passe inévitablement par une efficacité accrue de l'aire métropolitaine.

La mise en évidence de discontinuités structurantes concerne aussi l'organisation des nouvelles centralités métropolitaines, fruits de la société du moment, en mouvement, s'offrant de nouvelles coordonnées. Qu'il s'agisse des espaces commerciaux implantés dans les aires métropolitaines ou que l'on apprécie l'évolution des motifs fondateurs de Marseille,

Montpellier et Toulouse — depuis les activités de commerces justifiant le fait urbain jusqu'aux activités technologiques, industrielles ou de services caractérisant la formation métropolitaine — la discontinuité se manifeste dans l'espace et dans le temps. L'urbanisme commercial et l'architecture ad hoc des pôles constitués à Plan de Campagne (au nord de Marseille) par exemple, tranchent véritablement tant avec le paysage offert autour de l'étang de Berre, qu'avec les développements aixois ou marseillais. Pourtant, il s'agit là d'une manifestation importante de l'existence de l'aire métropolitaine : peut-être, est-elle d'ailleurs un des rares arguments matériellement à l'œuvre pour penser la structuration de l'aire métropolitaine. Sur le deuxième point, le cas de Toulouse est assez convaincant. Le secteur aéronautique porte les ambitions européennes de la métropole. Dans le même temps, il a intégré le local et son quotidien. L'introduction d'une telle discontinuité dans l'espace local participe avec le temps de la continuité (de l'aire métropolitaine) localement indispensable à la métropole pour se réaliser. Discontinuité manifeste dans le paysage économique et culturel local, la thématique aéronautique s'est constituée avec le temps en bien commun autour duquel l'adhésion se fait. Il devient ainsi spécificité de l'aire métropolitaine. Introduisant hier la discontinuité dans le processus d'évolution de la ville, ce thème sert aujourd'hui la continuité au sein de l'aire métropolitaine. La discontinuité qu'il constitue dans l'espace régional vaut aussi à l'échelon supérieur, même si elle facilite la participation à la continuité qui caractérise l'espace des métropoles européennes.

L'espace public urbain métropolitain parle de tout ce qui s'identifie de près ou de loin au bien commun. Parfois, certains arguments — révélant une continuité ou une discontinuité — présentent les qualités nécessaires pour assumer cette mission, sans toutefois parvenir à convaincre de leur efficacité alors qu'ils disposent de fondements persuasifs.

2.2. l'espace public urbain facteur de continuités ou de discontinuités ne favorisant pas la structuration de l'aire métropolitaine

Faire de l'aire métropolitaine une réalité dynamique fonctionnant en plein accord avec la métropole n'est pas chose facile. Il est parfois surprenant de constater que des opportunités ne peuvent être sérieusement saisies ou que des efforts réalisés dans le cadre resserré de la métropole sont susceptibles de jouer contre la structuration de la métropole. Les deux premiers exemples illustrent ces annonces.

La Provence désigne plus qu'un vaste espace courant d'Avignon à Nice. Son évocation répond à une réalité plus complexe. Elle associe ces terres à la vie des hommes et aux représentations qu'ils se font de leur terre et de la société qui s'y développe. Elle est la version locale d'un phénomène plus général de caractérisation des territoires. Pourtant, sa survivance semble mieux assurée ici qu'ailleurs. Souvent, la sédimentation sociale a progressivement épuisé une telle expression qui est alors relégué au rang de souvenir. Or, en l'occurrence, l'imaginaire a pris le relais d'un réel trop occupé à assurer les transitions actuelles. La Provence se présente comme un héritage susceptible d'être réinvesti. L'aire métropolitaine marseillaise gagnerait en visibilité si une entente était envisagée autour de ce référentiel fondateur. Or, l'opposition entre l'intérieur des terres et les franges maritimes demeure. Les structures intercommunales qui devront à terme rendre compte efficacement de l'aire métropolitaine témoignent aujourd'hui de cette impossibilité, de cette territorialité en déshérence. D'un côté, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, sa vingtaine de communes, son million d'habitants et l'absence d'Aubagne ; de l'autre la communauté d'agglomération du Pays d'Aix. Cette partition — dont les fondements politiques sont sans doute à ne pas négliger — ne favorise guère la re-fondation de cette manifestation du bien commun. La ville d'Aix-en-Provence le porte naturellement et menace Marseille qui le brandit tel un étendard à reprendre au camp adverse.

Autre ville, autre exemple d'une continuité peu favorable à l'idée d'une structuration possible de l'aire métropolitaine. Au cours des dix dernières années, les grands équipements ont participé de la constitution métropolitaine de la ville de Montpellier : le Palais des Congrès et son Opéra, la piscine olympique, la nouvelle bibliothèque municipale. La vocation métropolitaine de ces équipements renforce l'idée de continuité territoriale : une métropole disposée à adapter sa capacité d'accueil à l'aire qui se forme dans son sillage. Or, s'il est nécessaire de faire un effort particulier pour établir l'efficacité de cette continuité, une attention tout aussi importante s'impose si l'on veut comprendre pourquoi un engagement au service de cette continuité ne produit que très peu d'effet sur la structuration de l'aire. La continuité s'organise et se réalise indirectement depuis la métropole. Par la réalisation d'équipements de cette nature en un point central, la continuité n'a d'autres choix que de s'établir dans le discours en les présentant comme les gages d'une existence partagée. L'insuffisance tient précisément à cela, mais ne suffit pas pour parler de discontinuité.

S'intéresser aux discontinuités non structurantes pourrait ne représenter que peu d'intérêt tellement la causalité est évidente. Il est pourtant des situations paradoxales. Par ses décisions d'aménagement, par son urbanisme, une métropole propose des solutions assurant un positionnement plus clair dans l'aire et pense ainsi contribuer à la structuration de celle-ci. Dans les faits, la métropole introduit parfois symboliquement (l'intention a posteriori) mais concrètement (la réalisation ou le discours annonciateur) la discontinuité.

Avec son projet de ville et précisément une de ses dispositions, Toulouse offre un exemple particulièrement parlant de discontinuités produites mais dont le potentiel structurant laisse perplexe. La restauration des (i.e. le retour au principe des) « portes de ville »¹⁷ interroge la conception locale de la ville à l'heure où elle devient métropole. Plutôt que de porter un discours fédérateur, l'espace public urbain métropolitain — par cette opération — régresse jusqu'à contredire l'ouverture que suppose la construction de la métropole. L'article de Marielle Fauré relève le paradoxe de cette intention : « Toulouse ville désire se distinguer de la périphérie, garder une distance. Mais ce qui est légitime dans le projet de ville, est plus contestable dans le schéma directeur où toute l'agglomération est concernée (...) »¹⁸. Ramenée à l'idée d'un espace public urbain métropolitain caractéristique d'une forme de la ville encore en chantier, cette illustration souligne le chemin à parcourir pour que — ne serait-ce que symboliquement — s'esquisse un cadre propice à l'être ensemble métropolitain. La retour à la « Porte » met en exergue une centralité ordonnatrice, une réalité autonome et méfiante vis-à-vis d'un extérieur qui, par sa différence, se rendrait menaçant. Faut-il conclure que l'aire ne peut se réaliser (se structurer) sans une métropole elle-même extrêmement structurée ? Cela est sans doute vrai d'un point de vue spatial, mais rien ne s'oppose à une première intervention symbolique préparant les uns et les autres à une destinée partagée débarrassée des rapports de hiérarchie urbaine. La tâche paraît suffisamment complexe pour que des initiatives spécifiques parachèvent le lot des obstacles attendus.

L'émergence d'une discontinuité précise donc parfois sans le vouloir les conceptions de la ville, de la vie à l'œuvre chez les uns et chez les autres. Le procédé inverse est aussi envisageable lorsque ces mêmes conceptions sont à l'origine de la discontinuité : une municipalité d'extrême droite dévoilant la spécificité de sa gestion de la ville, et plus sérieusement de son rapport au monde, à l'autre, à l'être ensemble, à la société, et

¹⁷ Un article interroge ce projet en produisant un historique de ce marquage spatial à Toulouse. Les questionnements s'en tiennent au réel. Marielle Fauré, « Les portes de ville à Toulouse : terminologie ancienne et réalité actuelle » in *Sud-ouest européen*, 1999, n°4, pp. 49-60

¹⁸ Id., p. 58

finalement à l'espace public urbain, inscrit une rupture incontestable dans l'humanité qui est supposée animer et caractériser la vie métropolitaine.

L'urbanisation non uniforme de l'espace de l'aire métropolitaine nourrit l'idée de sa discontinuité spatiale. L'émergence d'un espace public urbain métropolitain ne peut rien contre cette situation spécifique caractérisant le contexte métropolitain français. La discontinuité territoriale est plus préoccupante dans la mesure où sa résolution est la condition sine qua non de l'existence de l'aire dans la mesure où la reconnaissance de cette aire comme réalité (sociale, politique) autonome ne se satisfait pas d'un argumentaire établi sur le constat d'une agglomération d'unités urbaines autour ou à proximité d'une formation majeure (la métropole).

De ce point de vue, l'espace public urbain métropolitain intervient pour convertir la discontinuité en continuité. Il signale la manifestation, la constitution d'un bien commun autour duquel prend forme l'être ensemble et les formes du vivre ensemble : la continuité territoriale de l'aire métropolitaine signale qu'en chacun de ses points œuvre un minimum de représentations communes de la forme de la ville parcourue, vécue, discourue. Ce bien commun ou plutôt son partage se manifeste par la multiplication de centralités dont la distribution n'est pas circonscrite à l'espace de la métropole. La structuration de l'aire métropolitaine par la réalisation d'une continuité territoriale s'impose à la métropole et à l'ensemble des unités urbaines estimant que leur destinée ne peut être que métropolitaine.

Malgré la spécificité contextuelle la caractérisant, la situation marseillaise prévient de la possibilité d'une autonomisation de l'aire au détriment de la métropole. Les centralités produites ne relèvent pas directement de sa responsabilité : le bien commun marseillais n'a vraisemblablement pas de partisans ailleurs qu'à Marseille. À défaut de disposer d'une impulsion métropolitaine, la recherche du bien commun — s'il en est un — susceptible de fédérer les unités de l'aire, emprunte à d'autres réalités. Aix-en-Provence semble avoir favorisé une telle orientation. Sur les berges de l'Étang de Berre, d'autres logiques ont pris le relais pour remédier à la défaillance ou à l'égaré marseillais.

Cette interprétation en termes de continuité et de discontinuité est pour l'instant théorique dans la mesure où la réalité concrète ne donne à voir rien de semblable. Quelques signes laissent entendre ici et là qu'une telle issue se dessine, mais c'est sans compter sur les aléas politiques, sur la force déterminante de la hiérarchie urbaine, ou sur quelque autre résistance. Le pouvoir structurant de l'espace public urbain se révèle assez clairement au sein de la métropole. Dans l'espace de l'aire métropolitaine, quelques manifestations sont à signaler (complexes commerciaux) bien qu'elles ne soient que le témoignage local d'une mise en ordre sociétale plus globale. Ainsi, si les indices explicites d'un tel réflexe sont minces, certaines thématiques montrent implicitement que ces questions sont à traiter. Elles commencent à l'être indirectement. Sans doute parce qu'une attaque de front des causes est encore trop complexe ou prématurée, le traitement concerne les effets du retard pris dans la constitution institutionnelle et politique de l'aire métropolitaine. L'absence de continuité ne garantissant pas la stabilité, les rapports de la métropole à son aire se traitent sur le ton de la solidarité.

3. réalité métropolitaine et justice socio-spatiale : la centralité questionne l'espace public urbain

Les centralités interrogent la capacité de l'espace public urbain à offrir à tous la possibilité de participer — dans des conditions équitables — à la constitution de l'être métropolitain sans pour autant imposer une vision dogmatique autorisant l'alternative. La justice tient

précisément à l'inscription de ce principe d'équité dans l'affirmation de l'espace public urbain métropolitain.

Les métropoles déploient une argumentation des plus efficaces pour dire localement qu'elles « touchent encore terre » — qu'elles sont encore humaines, qu'elles appartiennent à la volonté des habitants, qu'elles sont le produit de leurs pratiques, — pour convaincre de l'ancrage local de leur existence comme du rôle qu'elles ont à tenir aux côtés de leurs consœurs européennes, méditerranéennes ou autres. L'affirmation de la réalité de l'aire métropolitaine demeure une opération encore incertaine. L'instabilité tient à l'absence de forme précise (satisfaisante) de cohabitation et de collaboration où chacun trouve son compte c'est-à-dire où l'intégration métropolitaine ne se solde pas par la perte de « motifs d'être au monde » singuliers, essentiels, au (soi-disant) profit d'une formule métropolitaine — dont l'artificialité ne trompe pas — présentée comme incontournable.

Se préoccuper de l'aire métropolitaine et essayer de la penser sous le couvert de la métropole comme forme de la ville à établir serait prématuré si l'on en juge par la difficulté de rendre socialement compte de la métropole. Une question s'impose alors : n'en sommes-nous pas réduits à observer dans l'immédiat un espace public urbain élaboré au centre c'est-à-dire un espace public urbain métropolitain œuvrant dans et pour la métropole, et considéré comme un préalable à l'élargissement à l'aire de l'organisation métropolitaine ?

Le retour au centre va à l'encontre de la tendance que dessine la métropolisation et à laquelle l'on est invité à croire : il s'agirait de réordonner l'établissement humain glissant vers le chaotique. L'être ensemble métropolitain ne disposerait pas de fondements suffisamment clairs pour que soit envisagée une organisation humaine et urbaine (vivre ensemble) élargie à l'aire métropolitaine. Par ailleurs, la cohésion des unités urbaines de l'aire dispose d'une stabilité et de fondements sans doute bien plus consistants que dans le cas de la métropole. Le premier répond à des exigences locales et s'inscrit dans le cadre d'une évolution naturelle de l'établissement même si l'emprise de la société urbaine est générale ; elle opère partout et en tout lieu. Le second relève d'une opération politique vouée à assurer la mutation métropolitaine. Quels vont être alors l'organisation et les arguments à son service capables de déterminer le cadre de réalisation de l'être ensemble métropolitain ? Peut-on envisager une solution développant un volet spécifiquement métropolitain permettant de penser une existence commune (autour d'un bien commun) et autorisant une représentation homogène de l'aire métropolitaine qui respecte la diversité des usages et des logiques de l'aire ?

La réalité du moment sombre dans l'ambiguïté : réalité des faits et intentions divergent. À quoi tient le décalage existant entre, d'une part, les discours enthousiastes autour de l'expression d'une totalité métropolitaine à l'échelle de l'aire métropolitaine, et d'autre part, la réalité du terrain concentrant une telle expression dans le seul espace de la métropole ? La priorité de l'être ensemble (intention) ne résiste pas à l'obsession de « l'avoir tout seul » (les faits en rendent compte). Cet « avoir tout seul » exprime, d'une part, la concentration de motifs de centralité métropolitaine en un même espace (la métropole) — accordant ainsi implicitement peu de crédit à l'aire métropolitaine —, et d'autre part, le désir exprimé par certains membres de l'aire désireux de voir leurs besoins assouvis dans leur commune ou dans une proximité qui ne serait pas métropolitaine.

Les possibilités d'un être ensemble métropolitain ne tiennent donc pas longtemps face à la tentation de « l'avoir tout seul ». L'on comprend alors pourquoi l'on en vient à traiter — faute de pouvoir agir positivement — de la métropolisation, et précisément des changements sociétaux actuels, en convoquant par exemple le thème de la justice socio-spatiale que l'exigence de solidarité exprime. L'évocation d'une solidarité mais aussi de la durabilité, prend en charge les conséquences d'une situation métropolitaine qui n'est pas

vraiment traitée et qui reconduit en l'institutionnalisant — en le mettant sous contrôle — la hiérarchie urbaine.

3.1. réalité politique de l'aire métropolitaine : vers un espace public urbain élaboré au centre ?

Vers quelle justice socio-spatiale évolue la réalité métropolitaine si l'espace public urbain métropolitain ne dispose pas de conditions favorables à sa réalisation, autres que celles offertes « autoritairement » par la métropole ? L'espace public urbain métropolitain — c'est-à-dire celui émergeant d'une volonté de changement partagée par tous (i.e. chaque membre de l'aire) — serait mort-né. Resterait donc la solution d'un espace public urbain élaboré au centre c'est-à-dire dans l'espace dominant de l'aire métropolitaine. Les implications d'une telle option interrogent autant l'espace de la métropole — avec ses inégalités en suspend — que celui de l'aire entière qui aura tôt ou tard, via chacune de ses composantes, à faire un choix crucial : rejoindre la métropole, sa dynamique, ses centralités, ses ouvertures, ses facilités et adhérer à la destinée imaginée, ou jouer l'isolement (de groupe) en refusant l'histoire proposée, en pensant que des voies non métropolitaines existent.

Ces voies s'appuieraient sur des centralités alternatives propices à l'épanouissement d'un espace public urbain conforme à des aspirations insensibles à ce qui est présenté comme l'inévitable passage à l'heure de la globalisation et que la métropolisation exprime. Le choix porte en fait sur une participation politique active ou passive. La société, la vie quotidienne dans les unités urbaines réticentes ne s'abstraient que difficilement du mouvement actuel car indépendamment de la volonté de chacun, des choix formulés, le champ d'influence des nouvelles logiques métropolitaines s'élargit et finit, selon une intensité et des voies variables, par concerner tout le monde.

Les partisans d'un tel refus pressentent-ils la teneur hautement politique de l'ordonnement métropolitain ? Discernent-ils dans l'agencement centralité/espace public urbain métropolitain l'irréversible altération d'une souveraineté inaliénable garante d'une liberté de plus en plus contrariée ? Refusent-ils de vivre un ordre insensible aux nuances territoriales, un ordre qui répond à la nécessité de valoriser le poids de l'ensemble métropolitain et qui formule les conditions de l'être ensemble métropolitain sur la base d'une référence unique : la métropole. Une première appréciation voudrait que les situations toulousaine et montpelliéraine inscrivent leur configuration métropolitaine dans ce type de schéma. À Marseille, la dissociation de la métropole et de l'aire ne favorise pas une conclusion de cette nature. Il reste à apprécier le renouveau à l'œuvre dans la ville et sa capacité à imposer le potentiel marseillais dans l'aire.

« Le concept en acte de centralité prend, continûment, valeur d'espace social, mental de neutralisation, de conversion des conflits. En ce sens, toute centralité est d'emblée forme profondément politique »¹⁹. Cette appréciation invite à voir l'espace public urbain comme espace de « neutralisation, de conversion des conflits ». Dans la ville, l'essentiel du travail politique consiste à proposer un ordre suffisamment bien énoncé pour que la majorité s'y conforme volontiers, qu'elle ne trouve pas matière à le remettre en cause. Si, malgré tout, la contestation l'emporte, cet ordonnancement montre sa capacité à supporter (neutralisation), à intégrer (conversion) toute tentative de déstabilisation (contre projet). La nécessité pour la métropole de « mettre la main » sur une aire d'appui ne se règlera-t-elle pas en procédant de la sorte ?

Révéler le rôle structurant de l'espace public urbain en montrant l'intimité qu'il entretient avec la centralité en ses diverses expressions revient à reconnaître la détermination politique

¹⁹ Françoise Moncomble, « La centralité : invariants anthropologiques » in *Actions et Recherches Sociales*, 1993, n°3-4, pp. 49-50

à l'œuvre sur l'un et l'autre. Après reconstruction, réorientation ou façonnage du concept, l'exploitation théorique de l'espace public urbain présentait une telle orientation. Sans laisser entendre que le politique se niche partout, elle reconnaissait la nécessité d'y recourir pour apprécier pleinement l'espace public urbain (et les questions de centralité), ses manifestations, son rôle stratégique, les désillusions qu'il porte, car la formation métropolitaine — entendue comme nouvelle forme de la ville — met en exergue la réorganisation du pouvoir dans/sur la ville et de son champ. Un tel énoncé — la centralité est « forme profondément politique » — signale que les manifestations métropolitaines sont dictées par une volonté politique hautement « stratégique ». Le recours à l'espace public urbain s'inscrit dans une telle perspective.

Les formes politiques étendent leur influence jusqu'à marquer (déterminer) l'expression des formes sociales, architecturales et urbaines. A contrario, lorsque les formes politiques se réduisent aux seules décisions des pouvoirs publics — tenant plus ou moins ouvertement à l'écart les autres animateurs politiques (potentiels) — alors l'espace public urbain et les centralités (et leur association) peuvent être considérés comme politiques c'est-à-dire comme des émanations stratégiques de l'imposition publique satisfaisant implicitement des fins politiques, idéologiques, alors que l'un (l'espace public urbain) et l'autre (la centralité) formulent explicitement des intentions autres.

Qu'en est-il alors de la justice régissant l'ordre métropolitain au regard de ce recentrage ? N'accentue-t-il pas le déséquilibre de la partition socio-spatiale ? Ne sommes-nous pas amenés à observer une nouvelle évolution de la ségrégation socio-spatiale par rapport à ce qu'elle a été jusqu'à aujourd'hui ? Ne sommes-nous pas sur la voie d'une officialisation, d'une institutionnalisation de la hiérarchie urbaine ? La formation de l'ensemble métropolitain s'éloigne de l'esprit régissant les projets communs de développement (et d'aménagement) au sein d'espaces de solidarité où la hiérarchie ne transparissait guère. Aujourd'hui, cette hiérarchie existe toujours mais elle est mise sous contrôle. L'adhésion à l'ensemble constitué n'apparaît pas comme un gage de liberté, de solidarité, de partage, mais plutôt comme l'abandon à un projet global, comme la mise à la disposition de la métropole d'un potentiel sans grand espoir de jouir en retour de bénéfices directs. Participer officiellement à la formation de l'aire métropolitaine en rejoignant les structures intercommunales non prévues à cet effet, ne serait-ce pas adopter les formes du vivre ensemble métropolitain et constater son inconsistance face à la tyrannie de « l'avoir tout seul » ? Le prix de l'être ensemble métropolitain est-il indexé sur une reterritorialisation animée par un esprit féodal ?

3.2. de « l'être ensemble » à « l'avoir tout seul »

Partant de l'idée que la forme de la ville — comme totalité — connaît depuis quelques temps une mutation majeure, les hypothèses formulées pensaient toucher à l'être ensemble actuel en appréhendant les conditions de sa réalisation inscrites dans les manifestations de l'espace public urbain, elles-mêmes en proie au changement. Or, avec la métropolisation, l'espace public urbain se révèle être le théâtre d'un dilemme inattendu que l'on peut formuler ainsi : participer à une communauté d'intention formée autour de la métropole en adoptant l'être ensemble métropolitain ou se tenir à l'écart de l'impulsion métropolitaine en refusant les conditions d'association, de partage qu'elle suppose.

« L'avoir tout seul » marque le refus d'une commune de se soumettre au dictat de la métropole. Il signale, d'une part, l'attitude de la métropole qui par nécessité se dote d'une diversité de centralités, et d'autre part, la réaction de certaines unités urbaines de l'aire refusant la logique associative proposée. « L'avoir tout seul » actualise l'expression de la

justice socio-spatiale. Du point de vue de l'aire métropolitaine politiquement constituée et institutionnellement effective — approche théorique —, la justice socio-spatiale s'appuie sur une mise à disposition des richesses de la métropole. Du point de vue des unités urbaines n'ayant pas choisi une telle intégration et évoluant seules ou en groupe, la justice socio-spatiale se réalise dans « l'autosatisfaction » de besoins en matière de développement, d'aménagement, et de définition des formes de l'être ensemble et de mise en œuvre du vivre ensemble. Ces deux options sont des positions théoriques dont la réalité témoigne avec quelques nuances dans la mesure où l'expression concrète de la complexité de l'existence partagée ne répond à aucune loi.

D'un espace public urbain incarnant et formulant les conditions de l'être ensemble, fournissant quelques indications sur la nature du bien commun disposé à le réaliser ou à le faciliter, il faut passer à l'espace public urbain témoin des divergences existant autour des conceptions du bien commun. De telles divergences privilégient « l'avoir tout seul » à un être et un vivre ensemble fonctionnant à l'unisson : favoriser l'accord (instable) autour d'un bien métropolitain partagé (peu importe les conditions du partage et de l'accès à ce bien commun) ou préférer travailler autour d'un bien commun ne répondant pas aux enjeux métropolitains mais garantissant un être ensemble stable.

Actuellement, les aires métropolitaines ne répondent pas strictement à l'une ou l'autre de ces issues — organisation idyllique sous le couvert de la métropole ou traitement de l'aire indépendamment de la métropole — mais s'arrangent de l'une et de l'autre. Ainsi, selon cette logique — les conditions et la nature de « l'avoir » déterminent les possibilités de « l'être » — le détail de l'organisation institutionnelle de chaque aire métropolitaine signale les centralités organisatrices et précise le rôle structurant de l'espace public urbain. Les aires métropolitaines de Marseille, Montpellier et Toulouse donnent à voir trois types d'évolution contrariant la suprématie de la métropole.

Montpellier se caractérise par un stade initial mettant en scène la métropole balbutiante et une aire uniforme sur laquelle sa domination est malgré tout bien engagée. Le passage du district à la communauté d'agglomération — institutionnalisant cette domination — connaît des difficultés signalant quelques réticences qui, si l'on fait abstraction des polémiques et mésententes politiciennes, expriment le souhait d'envisager « l'avoir » autrement qu'en adhérant à l'être ensemble proposé. Le cas toulousain diffère quelque peu. Malgré l'incontestable ascendant de Toulouse sur son aire, certaines recherches²⁰ signalent la multiplicité des structures intercommunales et n'hésitent pas à présenter face à un pôle majeur organisé autour de Toulouse, Blagnac et Colomiers, deux autres centralités déterminantes et complétant la physionomie de l'aire métropolitaine actuelle : l'une au sud-est, occupant le périmètre du Syndicat Intercommunal des COteaux et de la VAlLée de l'Hers (S.I.C.O.V.A.L.) autour des activités spatiales et de recherche ; l'autre s'organisant au sud en mobilisant les zones commerciales.

Quant à l'aire métropolitaine marseillaise, que dire de plus²¹ que ce qui a été repris ci-dessus à propos de la partition entre la Communauté Urbaine de Marseille et la Communauté

²⁰ Philippe Estèbe, Marie-Christine Jaillot, « L'agglomération toulousaine a-t-elle jamais été moderne ? » in *Sud-ouest européen*, 1999, n°4, pp. 5-14. Les auteurs établissent un historique de la question de l'intercommunalité dans l'espace toulousain. Ils montrent comment la ville de Toulouse est prise, au début des années 1980, dans une nouvelle logique de concurrence avec la formation d'un ensemble de communes périphériques qui ne cessera d'affirmer son poids en bénéficiant de la distribution métropolitaine des fonctions économiques et sociétales. A juste titre, les auteurs pensent que la situation renvoie davantage à l'idée de complémentarité qu'à celle de concurrence.

²¹ Voir : André Donzel, « Le projet civique marseillais et la construction de l'espace métropolitain marseillais » in André Donzel (ss dir), 2001, *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, pp. 173-188 ; Philippe Langevin, « L'application de la loi Chevènement dans la région marseillaise : vers de communautés éclatées ? » in André Donzel (ss dir), 2001, *op. cit.*, pp. 189-208 ; Nicole Girard, « Territoires institutionnels et territoires réels dans la région marseillaise : quelles adéquations ? » in André Donzel (ss dir), 2001, *op. cit.*, pp. 209-223

d'agglomération d'Aix-en-Provence ? Manifestement, le texte de 1999 (loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale) a permis d'asseoir définitivement la destinée bicéphale de l'aire métropolitaine de Marseille que la loi de 1992 sur l'administration territoriale de la république annonçait.

La difficulté principale reste l'introduction dans la (ou les) structure(s) intercommunale(s) chapeautant l'aire métropolitaine — i.e. lui offrant une existence officielle, institutionnelle voire politique — d'une conscience territoriale. Cette conscience territoriale s'exprime notamment par un être ensemble commun c'est-à-dire la détermination d'un projet de vie et de développement commun. L'espace public urbain s'attache à formuler les grandes lignes de son effectivité. L'acquisition de cette conscience territoriale demeure indispensable à l'aménagement et au développement harmonieux de l'aire métropolitaine qui ne se satisfait pas du morcellement des initiatives. Une fois cette acquisition réalisée, ne devrait plus intervenir la question de savoir si les bénéfices vont à la métropole ou à son aire, à l'aire ou à sa métropole. Contrairement au morcellement spatial, le fractionnement territorial est un obstacle majeur à la structuration de l'aire. Qu'en est-il alors de la division institutionnelle de l'aire métropolitaine ?

3.3. solidarités urbaines et métropolisation

L'espace public urbain parle de la ville en ses différentes formes. Il est cette manifestation prenant corps ici et là dans certains lieux à la faveur de discours ou de situations impliquant la destinée de la ville et de ses habitants, autrement dit intéressant les choix formulés à son sujet. L'espace public urbain pose les conditions de l'être ensemble et en est l'expression. Avec la métropolisation, la forme de la ville n'a jamais eu à assimiler autant de remises en cause, d'adaptations, de nouveautés. Signe des temps peut-être, la question de savoir selon quels motifs établir notre être ensemble interroge moins que celle consistant à déterminer avec qui la destinée va être partagée. Cette deuxième préoccupation introduit les conditions de « l'avoir ».

Allons-nous construire notre être ensemble sur la base d'un « avoir tout seul » ou d'un « avoir » conditionné à l'intégration métropolitaine ? C'est en ces termes que se pose aujourd'hui la réalité de l'aire métropolitaine. Autrement dit, l'idée de projet d'aire métropolitaine, de projet de vie métropolitaine, de projet métropolitain n'est même pas pensée. L'aire métropolitaine se construit sur l'état des forces en présence, sur les richesses ou les facilités dont elles disposent, et donc sur les associations promettant une coopération des plus rentables. Les rapprochements se font indépendamment de tout projet commun. Est-ce que les projets de ville portés par ces métropoles auront l'opportunité d'élargir leur champ d'application aux aires métropolitaines ? Cela relève encore de la divination, mais ira inévitablement dans le sens d'un espace public urbain métropolitain élaboré au centre et s'imposant à l'aire.

Ainsi, faute de disposer dans l'immédiat d'une réalité institutionnelle unique fondée sur une réalité territoriale de l'aire métropolitaine ou se chargeant de l'établir, l'aménagement et le développement de cette aire passent par la mise en œuvre d'une solidarité. Solidarité de la métropole — et des communes les mieux dotées — envers les villes les moins prêtes à assumer auprès de leurs habitants la mise à jour actuelle. Ainsi, sur la base du traitement de préoccupations primaires — en termes d'aménagement, d'équipement, de services — intéressant les unités urbaines de l'aire, la formation politique de l'aire métropolitaine se construit. La solidarité se traduit par un engagement des unités urbaines auprès de la métropole pour qu'elle puisse réaliser au mieux son installation dans l'espace des métropoles

régionales ; l'échange de bons procédés permet à ces mêmes unités urbaines de voir évoluer et garantir la pérennité de ce qui s'apparente à la société locale.

En 1999, ce que disent Philippe Estèbe et Marie-Christine Jaillet de l'organisation politique de l'aire métropolitaine de Toulouse va dans le sens d'un espace public urbain ouvert. Respectueuse des choix spécifiques de coopération — tripartition — n'exprimant qu'un aspect de la réalité métropolitaine, cette solidarité passe par la définition d'un référentiel commun exigeant un minimum d'entente. Cette entente fait référence à la prise de décision, à la construction de la décision publique et finalement à la possibilité d'une participation équitable à la décision. Est-il nécessaire de rappeler que le contexte est celui de la coopération intercommunale et non celui de la ville où le citoyen pourrait prétendre bénéficier d'un tel droit. « Politiquement polycentrée »²², l'aire métropolitaine de Toulouse ne parvient toutefois pas, selon les auteurs, à penser la solidarité sociale aussi efficacement que pour les domaines de l'aménagement et du développement économique. L'absence d'unité institutionnelle et la nuance introduite dans la domination de la métropole toulousaine expliquent peut-être l'orientation donnée au projet de ville. « L'être ensemble toulousain » se réalise dans le succès économique et l'aménagement urbain de la métropole. Contrairement à Montpellier et Marseille, aucune injection de sens n'accompagne ces deux investissements qui finalement se suffisent à eux mêmes. Contrairement à Marseille et Montpellier, Toulouse n'a pas à se projeter « métropole », elle l'est. Du moins, est-ce ainsi qu'il faut comprendre la non expression dans la ville (ou dans les discours) d'une idéalité fédératrice.

L'on sent bien que l'on touche avec ces questions à un domaine qui a eu son heure de gloire — la gouvernance urbaine, locale — et qui aujourd'hui nourrit quelques déceptions. Si les acteurs de la décision se font de plus en plus nombreux, si la délégation au privé s'accroît, l'on ne peut pas sérieusement penser que la place de l'habitant dans la ville — ne serait-ce que du point de vue de sa pratique de la ville — est aujourd'hui solidement établie et respectée.

Les conditions de la vie métropolitaine pourraient être l'affaire de tous si la métropolisation ne venait pas multiplier les échelles et les priorités. De la solidarité dépend la pérennité de la forme de la ville. D'autres notions récemment apparues expriment l'importance de cette continuité : le renouvellement urbain ou le développement urbain durable désignent la prise de conscience de la nécessité de vivre ensemble sur la base d'un être ensemble orienté vers les enjeux remaniés de « l'avoir ensemble » c'est-à-dire sur la base d'une construction métropolitaine n'opposant pas la métropole — et quelques alliés de choix — à son aire.

La nécessité d'activer dans la réalité concrète les dispositifs adéquats (habitat social, culture, déplacement, environnement, etc.) passe par une « révolution urbaine », par un réveil politique du citoyen dénonçant ce que prétend formuler la notion de gouvernance urbaine ou locale s'imposant fièrement en lieu et place d'un gouvernement local qui aurait vécu. Cette révolution a toujours à voir avec la réalisation de la réalité mythique finalement inoubliable, indépassable. L'espace public urbain pleinement réalisé implique le véritable retour du citoyen dans les affaires qu'il a trop longtemps déléguées : participer au débat est une chose, peser sur la décision et donc sur l'action en est une autre. Est-ce que le mouvement actuel s'emparant de questions traitant du développement durable — dans les domaines de l'agriculture par exemple — annonce cette renaissance à la ville qui pour l'heure à le choix entre, d'une part, s'abîmer dans des expressions ne résistant que difficilement aux divers

²² Philippe Estèbe, Marie-Christine Jaillet, « L'agglomération toulousaine a-t-elle jamais été moderne ? » in *Sud-ouest européen*, 1999, n°4, p. 14

rappels à l'ordre public, et d'autre part, succomber à la mystification (mythification) programmée en accordant à de tièdes formules participatives les honneurs du renouveau citoyen.

La rencontre de l'espace public urbain et des questions de centralité à travers trois filtres successifs — mobilité, discontinuité, solidarité — signale combien la complexité devient grande lorsque l'on quitte le cadre de la métropole pour investir celui de l'aire métropolitaine. Si les discontinuités spatiales ne sont pas inquiétantes, les discontinuités territoriales et politico-institutionnelles constituent le cœur de la problématique métropolitaine.