

Centralités

Atelier international 2012/2013 - Tokyo

Mathilde BONNEAU, Benoit SEBILLE, Laure BELLON-SERRE, Clément JAVOURET,
Grégory PAGE

TABLE DES MATIERES

Introduction.....	3
1. Centre et centralité.....	4
2. Des formes de centralités.....	7
3. Vers un réseau de centralités.....	14
Quels rôles ont les autorités publiques dans l'élaboration des centralités urbaines ?.....	16
1. Les centralités planifiées.....	16
2. Les centralités spontanées.....	23
Le polycentrisme depuis les années 1980 : vers un renversement des hiérarchies ?	26
1. La centralité à la loupe de la Nouvelle Economie Urbaine	26
2. Edge cities en Amérique du Nord : remise en cause des hiérarchies ? 27	
3. Polycentralité en Europe : maintien du statu quo.....	28
L'hypercentralité, limite de la centralité ?	31
1. L'hypercentralité et ses facteurs corrélés.....	31
2. Des réponses à l'hypercentralité ? Les nouvelles formes d'urbanisme	36
Conclusion	43
Bibliographie.....	45

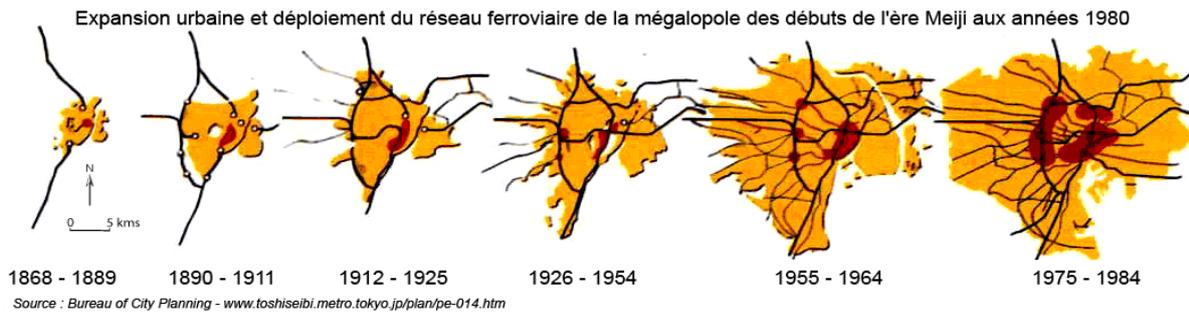
INTRODUCTION

L'atelier international qui prend place dans le cadre du mastère AMUR en 2013 s'intéresse à la ville de Tokyo et plus spécifiquement au site retenu autour du fleuve Tama, qui forme la limite entre la capitale et la préfecture de Tamagawa au sud. Le voyage est prétexte à l'élaboration d'une réflexion sur la notion de *centralités urbaines*, leurs conditions d'émergence, leur localisation, et leur articulation entre elles à différentes échelles : locales et métropolitaines. Le travail d'étude préalable à réaliser, sous forme d'un rendu écrit, vise ainsi à mettre en lumière les enjeux qui se portent autour de la notion de centralité, au regard des différentes théories développées dans la littérature universitaire et scientifique, d'exemples occidentaux et orientaux et l'analyse des grandes tendances dans l'organisation et l'encadrement de la (dé)croissance urbaine.

Le cas de Tokyo se distingue au travers de l'organisation spatiale de l'agglomération des exemples occidentaux dont nous sommes plus familiers. Cette singularité nous a poussés à remettre en perspective les notions de centre et de centralité. Avec 35 millions d'habitants en 2007, l'agglomération tokyoïte est la première de la planète de par son poids démographique. La croissance de la métropole s'est accélérée au début de l'Ere Meiji à la fin du 19^e siècle, en parallèle de l'industrialisation du pays et du développement du réseau ferroviaire. L'urbanisation s'est faite le long des axes de transports de manière plus ou moins structurée par des opérations privées faisant émerger des polarités multiples. L'espace urbain est structuré par le réseau ferré et les gares présentent des repères qui permettent aux tokyoïtes « d'avoir des cartes mentales totalement polycentrées »¹. L'expansion de l'ère urbaine de Tokyo ne découle pas d'un point central historique. A l'inverse, comme l'a analysé Roland Barthes, « centre-ville centre vide [...] La ville dont je parle (Tokyo) présente ce paradoxe précieux : elle possède bien un centre mais ce centre est vide [...] De cette manière nous dit-on, l'imaginaire se déploie circulairement par détours et retours le long d'un sujet vide »².

¹ Marta Alonso Provencio, *Le commerce dans la ville vernaculaire comme créateur d'ambiances urbaines. Le cas de Tokyo*, Ambiances in action / Ambiances en acte(s) - International Congress on Ambiances, Montreal 2012

² BARTHES R., *L'empire des signes*, 1968



1. CENTRE ET CENTRALITÉ

L'idée d'un « centre vide » interpelle car les réflexions sur la ville ou encore l'économie urbaine assimilent souvent ville et centre, en limitant ou marquant l'aire du centre-ville. C'est là que ce sont historiquement concentrées les fonctions économiques, politiques et idéologiques. La satisfaction de ces besoins a découlé de l'interconnexion de lieux géographiques par des réseaux de transports et de communications.

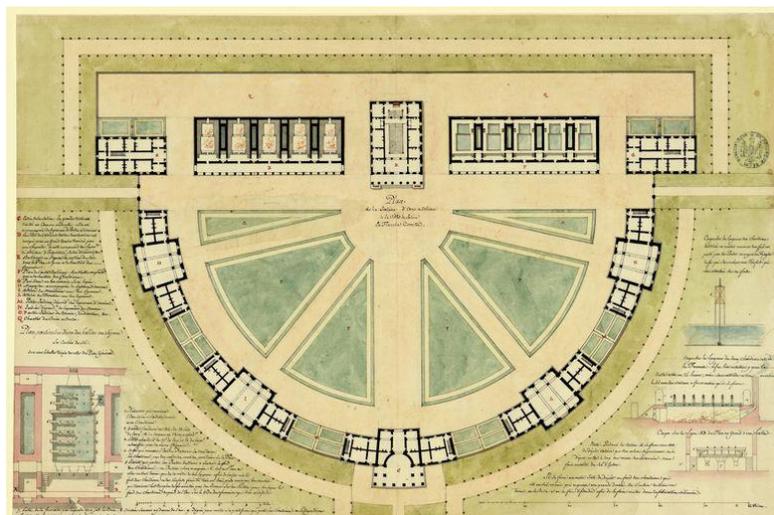
Ces nœuds de convergence des flux ont conduit à la concentration des hommes et des activités. Ces carrefours ont trouvé une traduction concrète et rationnelle dans l'aménagement de la ville antique : le forum ou l'agora, la place publique, au croisement des grands axes (le cardo (nord-sud) et le decumanus (est-ouest) dans la cité romaine). Au Ve siècle avant J.C., la ville de Millet en Grèce est le premier exemple de cité à suivre cette organisation, pensée par l'architecte Hippodamos, qui fera par la suite l'objet d'une satire dans la pièce d'Aristophane, *Les Oiseaux*.



Plan de la ville de Timgad

Source : Internet

Dans les écrits qui ont par la suite théorisé la cité idéale, le centre regroupait l'ensemble des fonctions et pouvoirs organisant la société. Tommaso Campanella décrira en 1602 dans sa *Cité du Soleil* une ville organisée selon la structuration de l'univers : la ville est divisée en sept cercles concentriques portant le nom de planètes. Le centre de la cité abrite un temple, couronné d'un grand dôme sur lequel ont été représentés les astres célestes. Le centre de la cité, de part sa fonction symbolique et religieuse, coïncide avec le centre de l'univers. Cette organisation radio-concentrique n'est pas restée qu'utopie puisqu'au XVIII^e siècle, à la suite d'une commande de Louis XV, Claude Nicolas Ledoux dessinera les plans de la Saline d'Arc-et-Senans, qu'il souhaitera compléter par ceux de la Ville de Chaux. Arc-et-Senans s'organise en un demi-cercle : au milieu se trouve la maison du Directeur, centre du pouvoir, et de part et d'autre les locaux de production du sel ; refermant le demi-cercle, les maisons d'habitation collective et magasins divers sont entourés de jardins potagers et d'une enceinte.

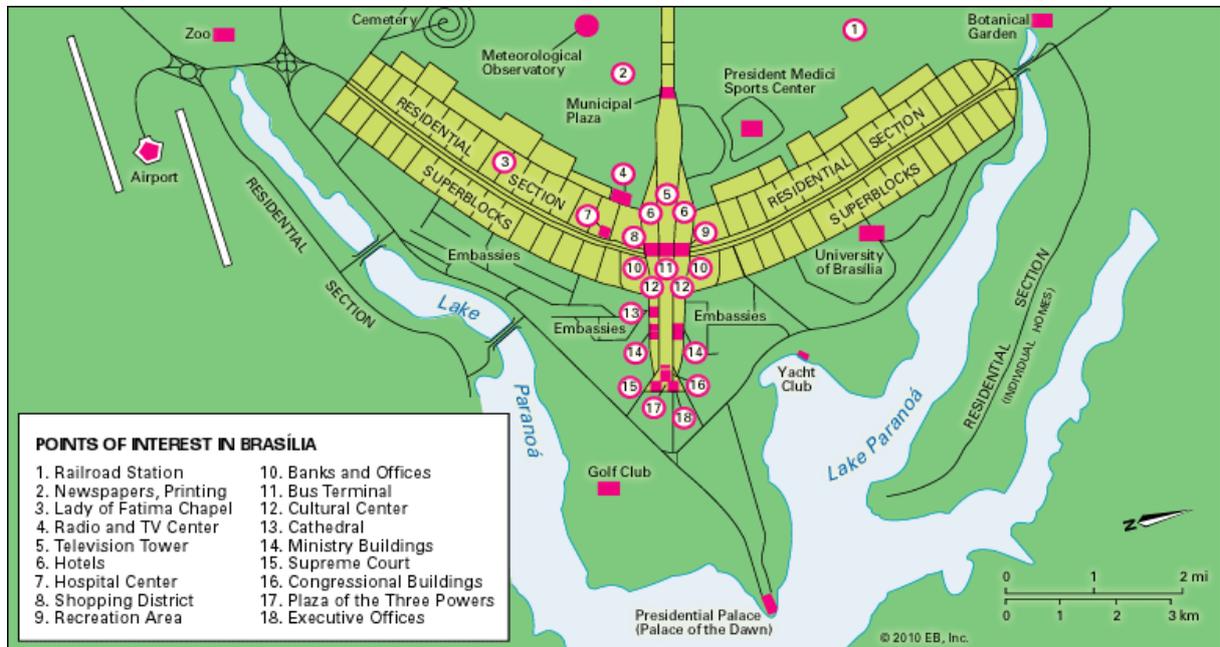


Plan d'Arc-et-Senans

Source : Internet

D'autres villes présentent des formes caractéristiques où le centre accueille des fonctions motrices. Le cas de la ville de Paris est éloquent puisque l'on retrouve en plein cœur du centre historique et géographique, sur l'île de la Cité, le Palais de Justice, la Préfecture de police et la Cathédrale Notre-Dame, trois institutions de premier ordre qui ont façonné tant la cité que le reste de la société. La ville de Brasilia constitue un autre exemple plus récent qui témoigne d'une démarche plus volontariste. Le plan de la ville, imaginé par Lucio Costa à la fin des années 1950, ressemble à un oiseau aux ailes déployées. Au centre de cette figure, les fonctions administratives,

culturelles et touristiques ont été rassemblées. La capitale elle-même est située en plein cœur du Brésil. Elle occupe une position centrale à moins de 2 000 km des côtes. Le choix de cette localisation répond à une volonté de faire glisser le centre de gravité, constitué des fonctions politiques, administratives et économiques vers l'intérieur du pays.



Plan de la ville de Brasília

Source : Internet

Centre et centralité se trouvent, dans ces exemples, superposés et assimilés. Or ces deux notions, si elles convergent, ne désignent pas les mêmes éléments. On peut désigner le centre comme « le point situé au milieu d'une surface, d'une étendue. »³. Pour Gaschet et Lacour, le centre est « un lieu de rassemblement et de concentration, un lieu où ce qui se passe est important, un lieu d'action et d'interaction maximum. Il fonde de manière partiellement tautologique une préférence pour la centralité : « toutes choses égales, certaines activités cherchent à se trouver le plus près du centre pour bénéficier de ses avantages » (LACOUR, 1980) et son complément, sa préférence pour l'accessibilité. »⁴ On voit donc bien que les deux notions restent très fortement liées et difficiles à distinguer.

Webber affirme ainsi que « la centralité des activités urbaines est liée au degré selon lequel les activités tendent à se rassembler autour d'un point unique dans l'espace », tandis que Christaller en 1933 dans *La théorie des*

³ 9^e édition (1992-...) du *Dictionnaire de l'Académie française*

⁴ Frédéric Gaschet et Claude Lacour *Métropolisation, centre et centralité*, in *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* 1/2002 (février), p. 49-72

lieux centraux voit dans la centralité « la propriété conférée à une ville d'offrir de biens et des services à une population extérieure ». Manuel Castells en 1972 signalera que « la centralité est la combinaison à un moment donné d'activités économiques, de fonctions politiques et administratives, de pratiques sociales, de représentations collectives ». On note ainsi un glissement entre la propriété centrale d'un lieu et son emplacement géographique (qui n'est pas nécessairement le centre géométrique). Ainsi Françoise Choay montre que la centralité repose davantage sur l'accessibilité que sur la localisation et « dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité. L'élément peut être un centre urbain, un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, financier, administratif, etc.). L'accessibilité est une condition majeure ». Pour Paul Claval⁵, on dit d'abord d'une localisation qu'elle « bénéficie d'une centralité élevée lorsqu'elle permet de rassembler les habitants du territoire où elle est située à faibles coûts ».

Une telle concentration résulte de dynamiques multiples. Elles sont d'abord d'ordre économique : la concentration des activités permet l'interaction et les échanges entre acheteurs et vendeurs et permet l'émergence de marchés où les biens produits peuvent être écoulés plus aisément. L'information y circule plus facilement, favorisant l'émergence de mécanismes et de comportements économiques rationnels. Les avantages sont aussi sociaux, la réunion de foules nombreuses permet l'éclosion de formes de sociabilité spécifiques des grands nombres : rassemblements politiques, religieux ou festifs où se développent des liens et des interactions entre les individus. Enfin, la concentration participe à l'émergence de centralités symboliques où les individus se partagent les mêmes normes et les mêmes valeurs et partagent des habitudes et des comportements communs qui transcendent l'individu et l'intègrent dans une communauté de destins plus grande.

2. DES FORMES DE CENTRALITÉS

CENTRALITE DES POLES D'ECHANGES

Les pôles d'échanges sont de véritables interfaces entre réseaux et territoires, qui, à travers leurs fonctionnements se basant sur leurs puissances de captation et de diffusion, en font des lieux centraux d'une agglomération.

⁵ Paul Claval, « Réflexion sur la centralité », Cahiers de géographie du Québec, vol. 44, n° 123, 2000, p. 285-301.

La fonction interne et primaire du pôle d'échange comme espace de circulation et d'interconnexion semblerait dans les cas de congestion entraver la possibilité de s'y installer et d'échanger, et par conséquent deviendrait antinomique à un lieu, voire à une centralité.



Le RESO à Montréal

Source : internet

Toutefois, leurs puissances de captation de flux et d'ouvertures sur un bassin de population font que les pôles d'échanges se sont développés en diversifiant leurs fonctions notamment dans l'offre commerciale et de services, au point où leurs espaces sont de plus en plus hybrides entre intérêts publics et privés.

Les pôles d'échanges, cherchant aussi à développer leurs capacités à devenir un lieu symbolisé et d'échange social, entraînent dans certains cas les acteurs publics et privés à développer des stratégies de diversification et de différenciation des espaces par des formes de générosités urbaines et architecturales.

Ainsi, les fonctions pôle de transport et pôle commercial conjuguées à un aménagement urbain intérieur ou de surface rendant possible l'interaction et le brassage social, ont permis de rendre ces lieux comme des centralités urbaines dynamiques de premier plan.



Le quartier des Halles à Paris

Source : internet

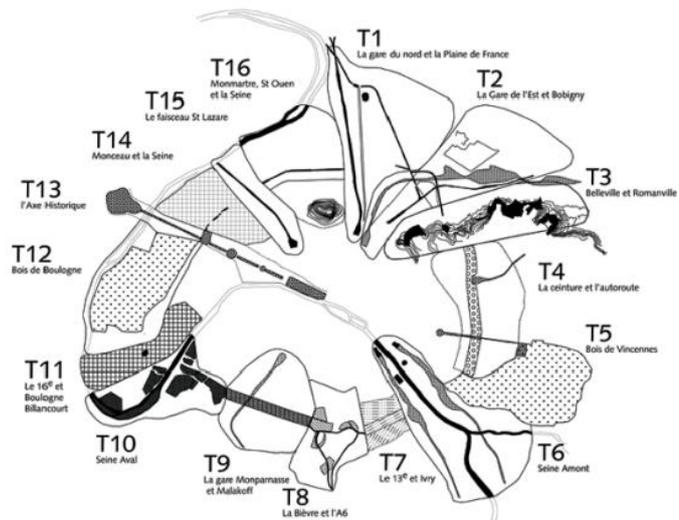
Ainsi, le territoire propre de ces centralités est devenu, par les pluralités de programmes qui le composent, un espace à plusieurs dimensions. En tant que pôle de transport, son échelle territoriale est autant le réseau qui s'y connecte que la distance de rabattement à pied (exemple : un rayon de 900 mètres pour une station RER), alors qu'en tant que pôle commercial, son échelle territoriale est sa zone de chalandise : objet d'étude du géomarketing.

CENTRALITE LINEAIRE

Parfois, la centralité planifiée s'applique sur des territoires de grande échelle que sont les réseaux de circulations naturelles et paysagères comme les fleuves et les canaux, ou sur des infrastructures comme les voies routières et ferroviaires. Cette planification peut induire une inversion de signification entre les espaces servants qui deviennent servis et où la frange devient la centralité.

Le Paris linéaire et sinueux

TVK : L'étude sur l'insertion urbaine du périphérique parisien menée en 2003 par les membres de l'agence TVK, a permis de créer un regard neuf sur cette infrastructure en la considérant non pas comme une frange mais comme une centralité majeure de l'agglomération. Le périphérique parisien qui sépare



La ville du Périphérique, TVK

Source : internet

administrativement, mais qui rassemble fonctionnellement, organise la mobilité et diffuse la centralité. Cette étude a cherché à exprimer la diversité des identités traversées sur le périphérique ; celles-ci sont déterminées par les configurations de l'ouvrage (en viaduc, à niveau, en tranchée), par les dynamiques transversales (tracé historique, cohérence morphologique) ou sur des séquences linéaires.

Antoine Grumbach – AIGP : Lors des consultations sur le Grand Paris, l'équipe d'Antoine Grumbach a

proposé de développer la vallée de la Seine : de Paris au Havre, et qui serait, selon l'architecte urbaniste, le moteur d'une nouvelle identité géographique nécessaire pour toute mégapole. Ce nouvel axe central ferait de Paris un port compris dans un hub avec Londres et Amsterdam. Ce projet d'alternance ville – nature prévoit de relier Paris au Havre en une heure.



Le Grand Paris de l'équipe Antoine Grumbach

Source : internet

Seoul et le Cheonggyecheon

Depuis une dizaine d'années, Seoul connaît une réelle naissance d'espaces publics similaires aux villes occidentales et à valeur de centralités. L'ancien cours d'eau Cheonggyecheon qui, dans les années 60, a été transformé en voie express, s'est ainsi vu réaménagé en promenade de 6 km le long de l'ancien cours d'eau qui est dorénavant alimenté artificiellement par des pompes.



Le Cheonggyecheon, Seoul

Source : internet

CENTRALITE FACE A LA DECROISSANCE DEMOGRAPHIQUE : TOKYO 2050 FIBERCITY

Initiée par l'architecte Fumihiko Maki et développée par Hidetoshi Ohno (lui-même architecte), l'étude dénommée *Tokyo 2050 Fibercity*, propose des scénarios d'intervention sous formes de design urbain pour un Tokyo en dépeuplement. A travers quatre grandes stratégies de réorganisation urbaine, l'étude adopte le concept de « fibre » c'est-à-dire un modèle linéaire de la ville en suivant les lignes de transport et de communication. Ainsi, dans cette étude, le thème de la centralité est directement mis en évidence par un travail de sélection entre ce qui devra rester habité, ce qui fait centralité, et ce qui devra être dépeuplé et reconfiguré en éléments verts ou naturels.

Green Finger (doigt vert) : Cette stratégie propose de convertir les zones situées à plus de 800 mètres des stations de trains en zones vertes (parc, campus d'universités, fermes ou espaces agricoles). Les zones éloignées des stations seront ainsi petit à petit et de manière naturelle abandonnées et pourront ainsi être reconverties en zones vertes.



**Stratégie Green Finger,
Fiber City**

Source : internet

Green Partition (partition verte) : Cette stratégie consiste à mettre en place des chemins verts autour de zones résidentielles pour créer une protection contre les désastres naturels (tremblements de terre et incendies) et offrir de l'air et de la lumière aux zones résidentielles denses. La structure des chemins sera induite par les terrains libérés par les maisons détruites et non reconstruites dans le contexte de la décroissance démographique.

Green Web (toile verte) : Il s'agit dans cette stratégie de reconverter les voies rapides en parcs linéaires. Ce scénario prend ainsi en compte la diminution du trafic routier et propose dans certains cas de mettre en place des escaliers / centres commerciaux attachés aux voies express convertis en parcs.



Stratégie Green Web, Fiber City

Source : internet

Urban Wrinkle (ride urbaine) : Cette dernière stratégie propose de rénover et améliorer des lieux spécifiques dans la ville (comme de vieux canaux) et à valeurs historiques pour faire ressortir leurs potentiels attractifs non exploités ou gâchés par l'urbanisation.

CENTRALITE PAR LE LIEU « PRESTIGE »

La centralité planifiée se manifeste parfois par une opération urbaine d'envergure et qui par l'implantation d'un objet architectural prestigieux et généralement onéreux pourrait à lui seul devenir le porte-drapeau d'une ville. Ce procédé audacieux, voire risqué, est souvent considéré comme récent, alors qu'il est en réalité utilisé depuis l'Antiquité. Toutefois avec le phénomène

de la mondialisation, cette « recette » semble se multiplier à différents endroits de la planète et s'appliquer à différents contextes : des villes riches cherchant à diversifier leur attractivité, des villes en crise, ou des villes préparant leur reconversion économique.

LA PIAZZA DEL CAMPO A SIENNE

Dans un contexte de fortes rivalités politiques, commerciales et militaires entre les cités-Etats d'Italie à la fin du Moyen-Age, Sienne développe une grande politique urbaine d'embellissement de la ville. Dès 1218 est décidé de créer la Piazza del Campo qui, avec sa forme

particulière en coquille divisée en neuf plis, est souvent considérée comme l'une des places les plus harmonieuses du monde.



La Piazza del Campo durant le Palio de Sienne

Source : internet

Cet aménagement urbain extrêmement coûteux a été réalisé grâce notamment à la mise en place de mesures d'expropriation, et à une réorganisation globale des commerces dans Sienne.

L'EFFET BILBAO COMME MOTEUR DE CENTRALITE

L'effet Bilbao, du nom de la ville qui a accueilli en 1997 un bâtiment d'une antenne du musée Guggenheim dessiné par Frank Gehry, pourrait être décrit comme ceci : implanter dans une région où l'économie, la culture, et la démographie sont peu dynamiques un geste architectural fort conçu par un architecte célèbre dans le but de redynamiser son territoire.



Le Musée Guggenheim de Bilbao, Frank Gehry

Source : internet

L'opération est en partie portée par un partenariat entre une institution culturelle de renommée mondiale et la collectivité. Ce procédé largement répété visant à créer des centralités est dans le cas français de Lens et Metz une opération accompagnant les politiques de décentralisation.



**Le Centre Pompidou de Metz,
Shigeru Ban**

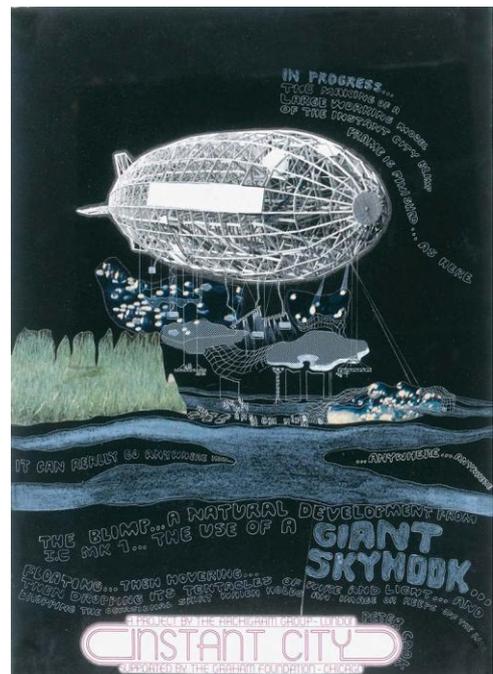
Source : internet

CENTRALITES EVENEMENTIELLES ET EPHEMERES

Dans certains cas, l'ampleur d'évènements éphémères fait qu'il est possible de parler de centralité éphémère planifiée, voire l'espace d'un moment, de centre (médiatique) du monde. A l'image d'Instant City d'Archigram ou du festival Burning Man, des centralités éphémères peuvent tout simplement arriver, se déployer et partir sans réelle incidence sur l'espace. D'autres centralités éphémères comme les jeux olympiques s'inscrivent quant à elles dans l'urbain et le transforme pendant et après l'évènement.

Instant City – Archigram

Le projet d'Instant City dessiné en 1968-70 par Peter Cook, membre du mouvement Archigram, est une ville nomade s'infiltrant provisoirement dans un espace parfois urbain, parfois naturel en le colonisant d'un environnement audiovisuel. Des mots et des images projetés sur des écrans suspendus, des ballons dirigeables, des tentes et des objets technologiques activent un moment une ville de consommation d'informations. Instant city est une ville instantanée qui arrive sur un site, crée un évènement et ensuite disparaît. Ce projet est une sorte d'utopie sans ancrage, une ville volante et aérienne transformant, par un « package » d'éléments, un tissu urbain, ou un simple espace en centralité événementielle.



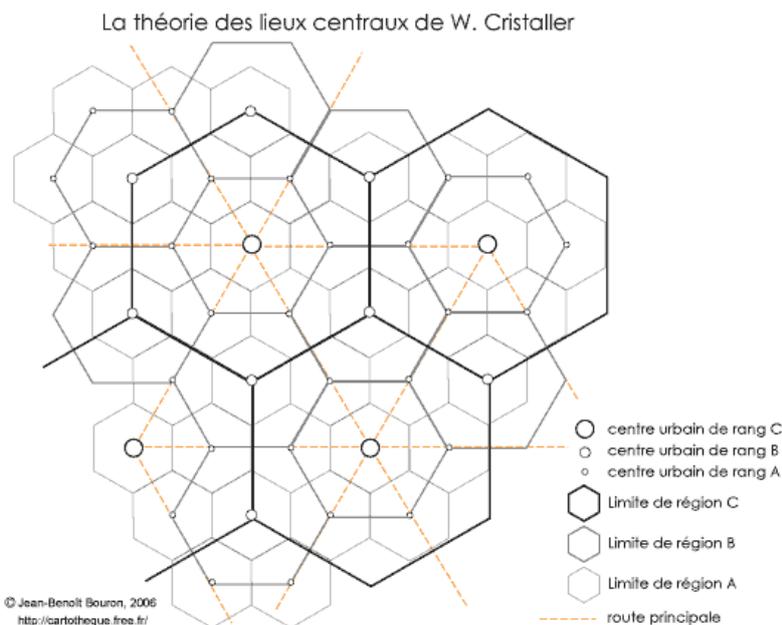
Instant City, Archigram

Source : internet

Les expositions internationales et jeux olympiques

Les expositions internationales, comme les jeux olympiques, sont aussi en quelques sortes des villes itinérantes. Mais ils ont, à contrario, besoin d'espaces urbains préparés à ces évènements. Ces centralités éphémères planétaires sont généralement l'occasion pour les villes, de mettre en place un vaste travail de développement et de requalification de l'urbain, mais dont la planification doit aussi préparer à l'après événement. Le cas des jeux olympiques d'été de Montréal en 1976 est un exemple d'une mauvaise planification financière dont la municipalité mettra 30 ans à rembourser. Des lors, ces centralités éphémères sont développées de sorte qu'elles puissent accueillir une nouvelle vie comme pour le cas du village olympique de Barcelone, transformé en une opération immobilière de 1800 appartements.

3. VERS UN RESEAU DE CENTRALITES

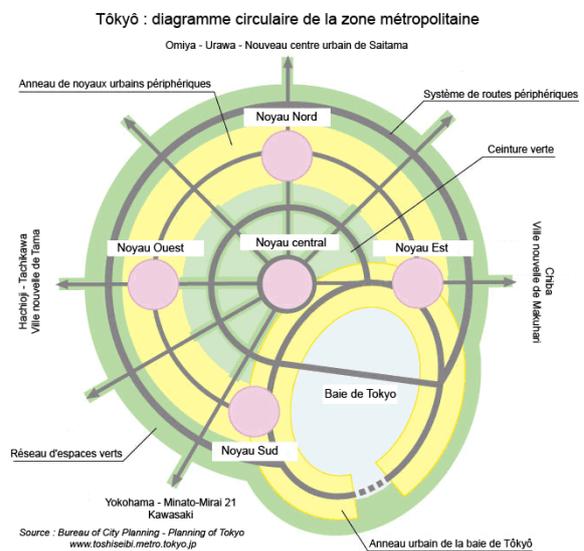
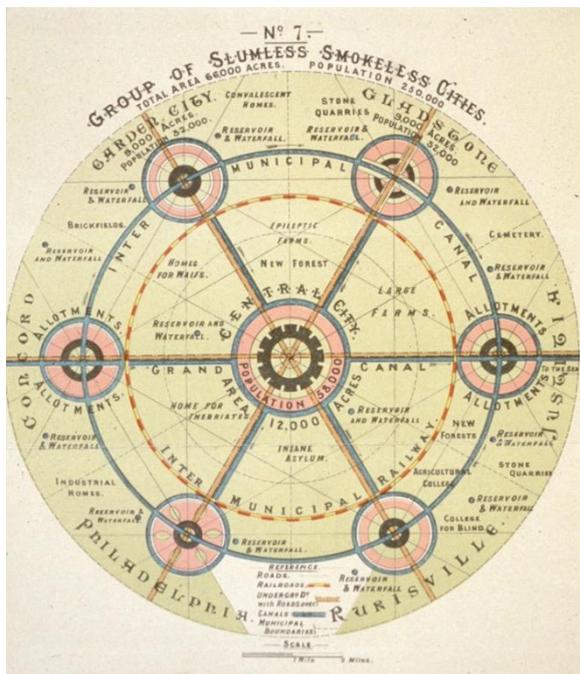


La centralité, malgré les formes multiples que l'on a pu lui constater, répond donc aux besoins d'interaction des individus et entraîne la mise en place d'un réseau de polarités qui influe sur la taille et le nombre des villes et leur espacement dans un territoire. Cette théorie des lieux centraux a été conçue principalement par W. Christaller et

A. Lösch, au début du XXe siècle. La notion de centralité justifie le regroupement en un même lieu de la production des services de même niveau et de même portée destinés à la population dispersée dans la région complémentaire, dont le centre polarise la clientèle. Les services d'usage fréquent et bon marché sont offerts dans de nombreux petits centres proches des consommateurs, tandis que ceux dont la fréquentation est plus rare se localisent dans des villes plus grandes mais plus éloignées. Bien qu'ayant fait l'objet de nombreuses critiques, la théorie reste tout de même pleine d'intérêt car elle peut être analysée au regard des évolutions actuelles des grandes métropoles : lorsque la concentration de fonctions centrales entraîne

un engorgement et de la congestion, des centres secondaires émergent au sein d'une agglomération pour pallier aux problèmes d'accessibilité et répondre aux besoins des individus. Pour autant, l'émergence de centralités secondaires ne découle pas uniquement d'une logique de reproduction des externalités associées aux fortes densités centrales. Il semble conduire plutôt à un processus de spécialisation fonctionnelle des différents types d'espace⁶.

La réflexion analogue de Sir Ebenezer Howard en 1898 a théorisé une méthode d'aménagement de l'espace selon une logique de maillage territorial autour d'une ville centre entourée de centralités secondaires et très fortement connectées entre elles par un réseau ferré : les cités-jardins.



Plan de la Garden City de Howard et Schéma de la zone métropolitaine de Tokyo

Source : Internet et Aveline, 2006

A cet égard, la structuration de l'agglomération tokyôite offre un cas de figure particulier où la notion de centralité doit s'entendre au pluriel, et où les volontés d'aménagements futurs se rapprochent de la démarche d'Howard (Aveline, 2006). L'articulation de différentes polarités, aux fonctions multiples, parfois spécifiques, parfois génériques, nous a poussés à remettre en question notre conception centralisée de la centralité. Afin de déterminer les grandes dynamiques à l'œuvre dans l'émergence et l'évolution des centralités, nous nous sommes ainsi plus particulièrement intéressés aux conditions de leurs formations, à leur articulation et leur risque de trop forte concentration.

⁶ Frédéric Gaschet, *La polycentralité urbaine*, Thèse pour le Doctorat Es Sciences Economiques, Université Montesquieu-Bordeaux IV.

QUELS ROLES ONT LES AUTORITES PUBLIQUES DANS L'ELABORATION DES CENTRALITES URBAINES ?

Les centralités sont des moyens de comprendre et de créer une organisation de la ville. L'étude de leur production permet de revisiter avec un nouveau regard, dans un premier temps, les raisons et les moyens mis en œuvre afin de créer une centralité, puis leur pertinence et efficacité au cours du temps. « La centralité permet de construire des régularités dans l'organisation de la ville, elle permet d'introduire une différenciation, une possibilité de classement des espaces, en bref de donner du sens à la lecture de la ville. » (Brigitte Bertoncello et Samuel Fettah). Les autorités publiques ont une forte influence sur la formation de la ville et notamment sur l'élaboration des centralités. En plus de détenir les règles d'urbanisation, les autorités possèdent souvent des terrains ou bâtiments stratégiques et ont des ressources financières permettant de réaliser des projets de grande échelle. Sous la forme de volontarisme de plan ou de projets urbains, les autorités publiques élaborent des centralités urbaines. Les centralités sont les lieux des échanges et synonymes de développement. Pour autant, il arrive que lorsque les autorités publiques sont moins présentes, des centralités apparaissent spontanément. Elles sont la représentation de dynamiques privées ou sociales immédiates et émergent sans se préoccuper des équilibres urbains.

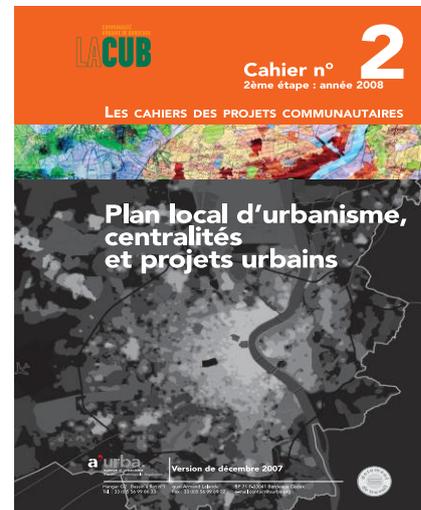
1. LES CENTRALITES PLANIFIEES

OUTILS JURIDIQUES (FRANÇAIS)

L'utilisation des différents outils juridiques permet aux autorités publiques de pouvoir organiser le développement de la ville. Ces outils peuvent être classés de deux façons : influence directe ou indirecte. Certains outils tels que les PLU, SCOT peuvent à différents niveaux influencer le développement de la ville et obliger les acteurs économiques à se développer comme le souhaite l'autorité publique. Si une zone n'est pas urbanisable, personne ne pourra s'y installer. Si une zone est désignée comme résidentielle, des industries ne pourront pas venir s'installer. Des centralités peuvent être créées ainsi, juste en obligeant ou en attirant les différents acteurs à s'y installer. Ces documents stricts agissent de façon indirecte mais influencent l'évolution de la ville. Ils sont élaborés par les autorités afin que la ville se développe de façon cohérente quels que soient les acteurs et en adéquation avec la ville existante. D'une toute autre manière, les outils comme la préemption ou

l'expropriation permettent à l'autorité publique de prendre possession des terrains et d'agir directement sur la ville. Il pourra grâce à ces propres fonds ou avec des fonds privés réaliser un projet. Un bon équilibre entre intérêts publics/privés, réglementation publique et financements publics/privés permettent de faire apparaître des espaces tels que La Défense. Cet espace économique s'est crée globalement grâce à la volonté des acteurs publics et aux capitaux privés, et même si parfois certaines tours font scandale (1972 Fiat, Assur et Gen) car elles sortent du skyline « défensien », cela montre que les autorités publiques n'ont peut-être pas tous les outils nécessaires pour imposer leurs volontés, cette centralité ayant été planifiée par l'autorité locale.

La Défense vue de Paris/ Cahier des projets communautaires n°2



Agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Attention à ne pas croire que ces outils garantissent le développement de la ville. Si ces outils sont trop contraignants et inadaptés, la ville sera figée. Un bon équilibre doit être trouvé. De même, une ville a besoin d'infrastructures et d'équipements publics (Mairie, hôpitaux, écoles, transports en commun) qui sont indispensables dès l'agrandissement de la ville. Ces structures seront choisies, financées et localisées par les autorités. La qualité de la structure et sa localisation auront des impacts quant à l'attractivité des quartiers de la ville. Tous les choix politiques en matière d'aménagement influencent l'évolution de la ville et la création de centralités. Les outils juridiques évoluent au cours du temps et permettent de souligner deux méthodes qu'utilisent les autorités publiques afin d'aménager le territoire.

VOLONTARISME DE PLAN OU PROJET URBAIN. METHODES

Selon Jean-Pierre Gaudin, on pourrait classer les centralités planifiées suivant deux catégories : volontarisme de plan et projet urbain. De cette façon, il distingue deux époques et des approches différentes des autorités locales envers les centralités urbaines. La première, plus ancienne mais encore répandue, correspond à des interventions autoritaires dans l'espoir de remettre en ordre la société. On peut y regrouper les démarches suivantes : les utopies urbaines, la gestion de l'extension urbaine à partir de la seconde moitié du 19^{ème} siècle (programmation des équipements et la planification des circulations, zoning) et la rénovation des centres urbains historiques dans les années 1970. Le projet urbain apparaît, quant à lui, dès la fin du 19^{ème} siècle aux Etats-Unis et plus tard en France. Il correspond à introduire plus de débat public dans les décisions urbaines et à considérer la ville par morceaux à la différence de la planification de la ville globale de la démarche précédente. (Gaudin 2007)

CENTRALITES A L'ECHELLE DE LA REGION - LES VILLES NOUVELLES

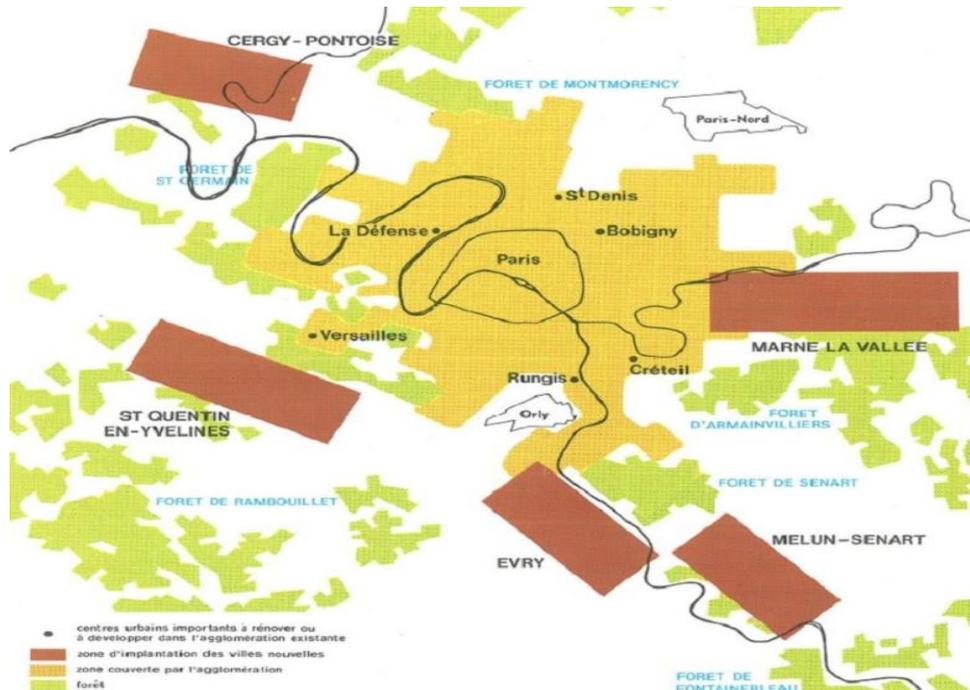
Le cas de la métropole parisienne

Les autorités locales peuvent décider des stratégies plus ambitieuses et rêver de centralités à l'échelle du pays ou de la région. La politique des villes nouvelles françaises a permis l'apparition de cinq nouvelles villes dans un but de desserrement de la région parisienne. Cette région était dans les années 60 une région monocentrique, l'objectif était donc de contrebalancer l'attractivité parisienne grâce à cinq nouvelles centralités. L'autorité publique décidait ainsi d'inscrire la région parisienne dans un modèle de développement multipolaire. Ce projet montre la possibilité que peut avoir une autorité afin d'avoir un impact sur toute une région.

Les villes nouvelles parisiennes ont été construites grâce à des Opérations d'Intérêt National qui ont permis à l'Etat de devenir propriétaire des terrains et grâce aux Zones d'Aménagement concerté empêchant la spéculation foncière suite à l'annonce des projets.

Les études réalisées au travers de la polarisation liée à l'emploi ou par les mobilités estudiantines afin de qualifier les centralités des villes nouvelles et d'évaluer leur contribution à l'évolution de l'architecture régionale, ont montré le poids modeste actuel de ces villes (9% de l'emploi, 11% des étudiants post-bac). Pour autant, ces villes n'entretiennent pas la même

relation avec Paris que les autres pôles. Les emplois type cadre qu'elles concentrent, permettent d'exercer une influence sur leur territoire et sur la région. De plus, leur spécialisation universitaire leur a permis de trouver une place et un public fidèle à l'échelle de la région. Un bilan modeste mais positif quant à la création de centralités à taille métropolitaine (Sandrine Berroir 2005)



Localisation et forme des villes nouvelles parisiennes

Site de l'IAU – son histoire

Le cas de la métropole de Seoul

L'autorité publique de Seoul a décidé de créer une ceinture verte inconstructible de 5km d'épaisseur en 1970 entourant la ville afin de limiter l'étalement urbain, protéger l'agriculture, préserver l'environnement et pour des raisons militaires, suite à une démarche similaire au Royaume-Uni. Cette démarche n'a pas eu l'effet escompté. L'étalement urbain a continué, mais au-delà de la ceinture. Tankel (1963) remarquait alors que la greenbelt coréenne était aussi utile contre l'étalement urbain, qu'une ceinture ne l'est pour une personne souffrant d'obésité. La préservation d'espace naturel peut influencer la forme de la ville mais pas sa force d'accroissement. (A. Sorensen 2011)

L'incroyable développement pousse de plus en plus loin l'urbanisation. Face à cet échec l'autorité publique décide avec deux nouvelles lois de renforcer la dynamique de densification à l'intérieur de la ceinture et de

promouvoir la création des villes satellites autour. Le centre subit de nombreuses rénovations urbaines, 2,9 million de logements sont créés dont 1,5 million par le gouvernement. Des nouvelles centralités sont créées, au nombre de cinq, avec de très fortes densités (supérieures à celle de Séoul même : 174 hab/ha à Séoul, 194 à Bundang, 175 à Ilsan, 326 à Pyeongchon, 390 à Sanbon et 310 à Jungdong) ce qui leur permet de jouer un rôle de centralité, très connectées avec l'intérieur de la ceinture, mais aussi très fonctionnelles. La proportion du sol utilisé pour la fonction résidentielle n'atteint que 30 à 45% de l'utilisation du sol, alors que pour les autres villes qui se sont créées autour de Séoul en dehors de cette politique, 85% des terrains sont utilisés pour les zones résidentielles. Ces villes nouvelles ont été planifiées en tant que villes et non pas comme banlieues de Séoul. Comme Joel Garreau l'a remarqué dans son ouvrage « Edge city » sur la formation des nouveaux centres urbains à l'extérieur de la ville d'origine au cours de l'extension urbaine, les villes nouvelles de Séoul se sont installées en tant que noyaux urbains. Ces cinq villes nouvelles se sont développées en tant que nouveaux centres stratégiques absorbant les diverses activités des agglomérations extérieures de la ville. (Choi 2007)

Les trois politiques des autorités publiques expliquent la forme particulière de la métropole de Séoul et l'apparition des centralités à l'échelle régionale.



Localisation et forme des villes nouvelles séouliennes

Choi 2007

Lorsque nous comparons la carte montrant Paris et ses villes nouvelles à celle de Séoul et de ses villes nouvelles, si la stratégie semble comparable, cette dernière présente une situation opposée. Dans le cas de Paris, les villes nouvelles apparaissent plus grandes que la limite administrative de Paris, laissant imaginer des villes nouvelles avec une grande puissance. Au

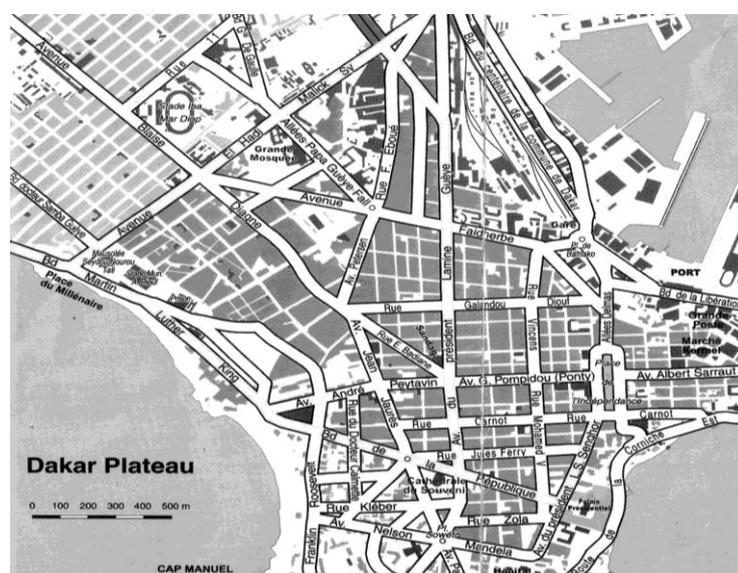
contraire à Seoul, on aperçoit à peine les cinq petites villes nouvelles qui semblent enclavées, étriquées et bien délimitées. Pourtant les villes nouvelles de Séoul contiennent plus d'habitants que celles de Paris: la population d'ensemble des villes nouvelles parisiennes est de 739 220 habitants en 1999 et la population globale des villes nouvelles de Séoul de 1 176 500 habitants. Cette différence vient, au-delà de la non prise en compte des dimensions, des densités et formes des villes. Alors que les villes nouvelles parisiennes seront peu denses et parfois non urbanisables, les villes nouvelles à Séoul sont très denses, formant des agglomérations importantes et non de petites agglomérations isolées. (Choi 2007)

Dans le cas de Seoul et de Paris, les politiques sont menées pendant des périodes économiquement fastes. Les centralités se créent pour canaliser le développement. Il est intéressant de s'intéresser à la gestion des centralités dans des périodes économiques moins avantageuses.

EVOLUTION DE LA CENTRALITE D'UN ANCIEN PAYS COLONISE – DAKAR

Dans les pays en voie de développement, on peut imaginer que les questionnements sur la centralité ne sont pas les mêmes, l'histoire et les ressources économiques étant différentes.

Le Sénégal est un ancien pays de l'espace colonial français. Le pays était alors organisé afin d'exploiter au mieux les ressources de ce pays. L'organisation était plutôt simple : un port pour envoyer les ressources, un chemin de fer pour exploiter au plus vite le pays et une place pour loger l'administration contrôlant le territoire. Cette dernière est nommée le Plateau et elle est devenue une centralité importante de Dakar et du Sénégal.



Plan du Plateau à Dakar au Sénégal

Diop 2007

Dès la fin de l'ère coloniale, le Plateau, quartier dimensionné juste pour contenir l'administration coloniale, est congestionné par la forte croissance économique et démographique. L'économie du pays connaissant en même temps des déboires, les autorités locales ne pouvaient plus supporter le développement de toute la ville et ont décidé de continuer à financer majoritairement le Plateau, image de prestige du Sénégal. Une économie parallèle de substitution s'est alors mise en place pour la majorité des citoyens, nommée le secteur « informel » (ce qu'on appellerait des « petits boulots »). Cette économie est devenue vite indispensable à la survie de la population. Avec l'Etat, cette économie est devenue le principal pourvoyeur d'emplois et la première source de revenus. La ville continuant de s'agrandir, il s'est formé une centralité « sociale » autour du quartier du Plateau dont la structure s'est totalement façonnée pour favoriser le secteur informel.

Lorsque l'économie du pays est redevenue positive lors de la seconde moitié des années 90, l'autorité publique n'a pas pu combattre de front un secteur aussi omniprésent, dynamique et indispensable pour une partie de la population. L'Etat a alors été obligé de faire l'impasse sur le renouvellement de plusieurs quartiers autour du Plateau. Les investissements ont alors été portés sur des territoires plus éloignés dans l'hinterland, formant une organisation plutôt surprenante : le Plateau centralité économique et politique très forte, l'hinterland centralité industrielle et entre les deux une centralité « sociale ». Cette zone tampon n'arrive pas à tirer parti de sa position, ce qui consolide sa situation de quartier défavorisé.

Le tableau n'est pas si négatif, si on prend en compte les centralités « de super structure » tel que le port et l'aéroport qui accueillent de nombreux actifs et qui attirent de nombreuses entreprises d'échelles internationales. L'aéroport en banlieue joue alors bien son rôle de centralité, ce qui n'est pas le cas du port. Sa situation très proche du Plateau, consolide la centralité du Plateau. En plus de ces deux centralités, il faut compter aussi sur des centralités émergentes comme le Point E, qui grâce à sa population jeune autour de son université, a su attirer commerces et entreprises tertiaires. Mais cette dernière centralité, tout comme la centralité « sociale », est une centralité spontanée, faisant émerger définitivement l'idée qu'une centralité peut émerger sans l'intervention d'une autorité publique. (Diop 2007)

Les autorités locales ont des influences à toutes les échelles sur les centralités, mais les outils sont différents suivant l'échelle de l'aménagement. L'autorité locale a longtemps eu un rôle volontariste pour aujourd'hui démocratiser un peu ses démarches. Bien que les plans audacieux des villes nouvelles montrent l'énorme impact possible de l'autorité publique sur les

centralités à l'échelle métropolitaine, on voit dans le cas de Dakar que les formations des centralités peuvent être plus complexes et émergent grâce à d'autres dynamiques, par exemple historiques et sociales. On va donc observer quelques types de centralités spontanées.

2. LES CENTRALITES SPONTANÉES

ACTES PRIVÉS – GARES TOKYOÏTES

Une des caractéristiques des villes japonaises est sa faible intervention de l'Etat. L'Etat japonais pour développer son pays n'a jamais accepté les aides financières occidentales comme l'ont fait d'autres pays asiatiques. Pour financer son développement, l'Etat a fait des sacrifices en vendant des terrains dont il était propriétaire à des acteurs privés. Lors de la construction des chemins de fer au Japon dès 1920, les acteurs privés ou compagnies de chemin de fer privés, achetèrent d'importantes quantités de terrains au Japon et notamment à Tokyo et ont développé des quartiers résidentiels et commerciaux autour de leur tracé. Ces compagnies privées ont pu continuer à se développer et agrandir leur réseau grâce à la vente ou location à bons prix des quartiers qui entouraient leurs gares, présentant un intérêt évident. (Aveline 2013)

Deux choses ont poussé les compagnies à développer au mieux ces quartiers autour de leurs gares : l'autorité publique a favorisé le développement immobilier à grande échelle le long des voies de chemin de fer, rendant de plus en plus important le lieu de la gare dans la vie japonaise ; la congestion terrible au centre de Tokyo a poussé les « commutants » à prendre exclusivement le train, augmentant considérablement le nombre d'utilisateurs. La gare est donc devenue un passage quotidien obligé pour des millions de Japonais. Une aubaine pour les compagnies privées qui ont donc développé les quartiers autour des gares de façon extrême afin de rentabiliser au mieux leur investissement. Un cercle infini s'installe dans la mesure où, plus la gare sera fréquentée, plus les infrastructures seront développées et, plus d'infrastructures il y aura, plus la gare sera fréquentée. Donc il n'est pas rare de trouver de nombreux logements, un grand magasin administré par la compagnie ferroviaire, de gigantesques immeubles mixant les fonctions et souvent les équipements publics tel que La Poste, l'ensemble donnant une place encore plus importante dans la vie tokyoïte. (A. Sorensen 2011) (Scoccimarro 2010)

En plus de l'explication financière de la création spontanée de ces

centralités, une raison sociale peut être évoquée. Le réseau ferroviaire s'est implanté sur les voies les plus plates en longeant les cours d'eau, et par conséquent près des ponts où les échanges marchands s'effectuaient (les canaux convoient les marchandises et les échanges étaient effectués autour des ponts). Historiquement, le commerce s'est implanté dans la vallée et tout particulièrement autour des ponts, nommés bashi en japonais. Et on peut recenser 31 gares qui ont gardé encore cette référence au pont (par exemple : Nakano-Shimbashi, Lidabashi, Shinitabashi). La gare a donc remplacé dans l'esprit des Japonais la place que possédait avant le pont, s'entourant tout naturellement des commerces résultant des échanges traditionnels et ainsi appuyant sa position de centralité à l'échelle du quartier. (Provencio 2012)

L'exemple des gares tokyoïtes montre une dynamique spontanée privée mais sous-entend une part d'explication sociale. Les deux exemples qui suivent montrent des dynamiques sociales de rassemblement.

DYNAMIQUES SOCIALES

Le quartier du Grand Sidi Mabrouk à Constantine

Les centralités, si elles ne sont pas planifiées, sous entendu, organisées par les pouvoirs publics, alors cela signifie qu'il y a un autre phénomène qui l'engendre. L'absence d'une politique urbaine claire donne le champ libre à une dynamique sociale, au travers des activités commerciales par exemple. Le commerce, le besoin de posséder et d'acheter est une demande sociale nouvelle qui a fait émerger des nouvelles centralités spontanées. Le quartier du Grand Sidi Mabrouk à Constantine (Algérie) nous offre un exemple particulier et intéressant où les activités de commerce et de services sont apparues au cœur des mutations tant économiques qu'urbaines. Elles se sont constituées en l'absence d'une planification et révèlent le rôle du pouvoir social dans la production urbaine, et l'émergence de nouvelles centralités. Les autorités locales, conscientes de cette métamorphose, ont opté délibérément pour le renforcement et l'assise de cette centralité et ont installé de nombreux équipements publics (clinique, hôpital, banques). Ce pôle urbain symbolise la possibilité de l'alliance spontanée et efficace des équipements programmés par l'Etat et des créations commerciales spontanées des habitants. (Zertal 2010)

Château Rouge à Paris

Le quartier Château-Rouge dans le 18^{ème} arrondissement de Paris est un quartier qui a connu dans les années 50 l'immigration d'une population des colonies françaises. La première vague d'immigration est nord-africaine. Pour autant aujourd'hui et depuis les années 60, l'arrivée des populations du Sud du Sahara a modifié drastiquement l'image du quartier. Château-Rouge est devenu une centralité sub-saharienne à part entière (Lesdain 1999). Le quartier, en effet, possède de nombreux commerces (300 en 2005) et les 2/3 sont tenu et spécialisés dans la nourriture ou les objets des populations sub-sahariennes. Contrairement aux idées reçues, les habitants du quartier ne sont pas sub-sahariens. D'ailleurs la quantité de logement est faible et de nombreux logements sont délabrés. Pourtant le quartier Château-rouge est un quartier très vivant. La population attirée par ses commerces vient de toute la région parisienne, grâce à sa position stratégique près du métro et des Gares du Nord et de l'Est. Ces consommateurs viennent tout particulièrement pour les mets alimentaires uniques et bon marché, mais aussi pour l'ambiance inimitable du quartier, qui rappelle à plusieurs consommateurs des souvenirs de leur pays natal. Ce quartier apparaît donc comme une centralité qui s'est créée spontanément et qui aujourd'hui continue à exister malgré les grandes distances parcourues par les consommateurs, la volonté municipale de régulariser et d'uniformiser le quartier parisien (suppression du marché Dejean, urbanisme afin de freiner les pratiques spatiales et sociales, aide à la mise en place de commerces standards type primeur et petit centre-commercial) et l'apparition de la gentrification. (Chabrol 2012)

Ces trois derniers exemples montrent l'existence de centralités spontanées, qui émergent sans l'intervention de l'autorité publique. Les dynamiques sont alors financières ou sociales. L'autorité locale peut alors les accepter et les soutenir (Tokyo, Constantine) ou les dénier et laisser ces territoires sans intervention (Dakar) ou tenter de les supprimer (Château Rouge). Ce comportement permet d'expliquer la durabilité de ces centralités. Si une centralité émerge spontanément, elle sera durable si elle s'intègre au mieux avec la ville et qu'elle est en accord avec le développement économique décidé par les autorités publiques. Le fait que la centralité existe montre qu'elle est pertinente à ce jour. Mais cela ne dit pas qu'elle le sera pour toujours. A savoir que le développement ne se décrète pas mais a besoin d'une action publique volontaire et malléable en fonction des circonstances.

LE POLYCENTRISME DEPUIS LES ANNEES 1980 : VERS UN RENVERSEREMENT DES HIERARCHIES ?

1. LA CENTRALITE A LA LOUPE DE LA NOUVELLE ECONOMIE URBAINE

A partir des travaux fondateurs des économistes géographes Von Thünen (1827) et Christaller (1933) sur la centralité, une branche de l'analyse économique s'est peu à peu engagée sur la compréhension des conséquences économiques de l'espace. Un courant français sur l'économie régionale (François Perroux, Jacques Boudeville) et un courant de l'économie urbaine aux Etats Unis (William Alonso, Edwin Mills, Richard Muth) voient le jour, et adaptent les outils d'analyse aux nouvelles réalités, notamment polycentriques.

Cette discipline se donne pour objectif d'expliquer l'implantation spatiale des activités économiques : près du centre (CBD Central Business District) ou en périphérie, puis : près des centres (dans une vision polycentrique classique, avec une hiérarchie des polarités) -ou en périphéries. On recense des « facteurs d'agglomération », qui attirent certaines activités au(x) centre(s) : économies d'échelles, fréquence des transports en commun et fin maillage de services, prestige etc. Les activités particulièrement « centrales » seront donc des activités à haute valeur ajoutée, plutôt en amont de la chaîne de production, conception, marketing, publicité... Des « facteurs de dispersion » vont au contraire renvoyer d'autres activités en périphérie : prix du foncier, congestion, perte de compétitivité dans les régions à haut salaire... Ces activités concerneront plus particulièrement le primaire et le secondaire, mais aussi les services de base, de service à la population, aux entreprises... On arrive avec ce modèle à un renforcement toujours croissant des centralités, jusqu'à un certain point, quand la pression foncière et la congestion poussent au développement de pôles secondaires. FUJITA et MORI (1997) argumentent ainsi que l'évolution de la taille de la population d'une ville consolide les forces agglomératives jusqu'à un certain seuil de population, au-delà duquel les entreprises se délocalisent vers la périphérie pour créer une autre ville.

Mais ce modèle très simple peut devenir dans le détail très évolué et aboutir à certains paradoxes. André Metral, dans son article « Forces centrifuges et forces centripètes autour de la métropole tunisoise », explique ainsi qu'en Tunisie, « la région de la capitale n'est pas la région la plus industrielle, ni la plus innovante ». En différenciant les entreprises d'exportation et celles dirigées vers le marché intérieur, il observe en fait une dichotomie d'implantation : tandis que les entreprises « de

l'intérieur » tendent à renforcer la centralité en se rapprochant du bassin de consommation locale, les entreprises d'exportation se développent dans des régions suffisamment proches de la capitale, des noeuds de communication avec l'étranger (port et aéroport) et intérieurs (routes nationales côtières) mais suffisamment éloignées pour bénéficier de la politique de décentralisation industrielle, donnant ainsi naissance à des pôles compétitifs en déconnexion avec les pôles « naturels ».

On arrive finalement à deux nouvelles données à prendre en compte : l'importance des réseaux mondiaux, et celle des acteurs : ici les entrepreneurs étrangers –ou locaux destinataires d'Investissements Directs à l'Etranger– sont plus prompts à remettre en cause les hiérarchies traditionnelles.

2. EDGE CITIES EN AMERIQUE DU NORD : REMISE EN CAUSE DES HIERARCHIES ?

Durant les années 1980 et 1990, des pôles d'emploi suburbains commencent à attirer des fonctions qui, jusqu'alors, caractérisaient le centre-ville : ces pôles deviennent donc concurrents, et non plus seulement subalternes ou complémentaires du centre-ville. En Amérique du Nord, Joel Garreau lance le concept de « edge cities » pour désigner ce polycentrisme d'un nouveau genre, qui ne concernerait plus seulement le développement en banlieue de pôles d'emplois à vocation manufacturière ou commerciale, mais aussi de pôle d'activités de décision : R&D, bureaux de grandes compagnies... On avait jusque là toujours supposé que les économies d'agglomération du centre-ville assuraient sa centralité fonctionnelle, même si le centre pouvait perdre de son poids économique au profit de ses banlieues. M. Dear et S. Flusty prétendent alors que les localisations intramétropolitaines ne se décident plus sur la base de facteurs locaux (comme le prestige de l'adresse, l'accès à un bassin d'emploi particulier, l'accès à une clientèle locale) mais de plus en plus selon les besoins à une autre échelle (accès aux flux globaux de personnes et de marchandises, besoin de bâtiment de type « campus » en banlieue...). Ces recompositions, plus favorables aux banlieues, seraient le produit d'un « keno capitalism », concept décrivant une organisation spatiale urbaine chaotique, qui remplacerait dorénavant les principes organisateurs qu'étaient le besoin d'accessibilité, les économies d'agglomération et la centralité.

Les études sur les grandes villes d'Amérique du Nord ont alors tendu à ce constat, avec pour ville-modèle Los Angeles. Peter Gordon et Harry W.

Richardson (1996) observent dans cette ville un éparpillement des emplois à l'extérieur des pôles, en même temps qu'une moins grande attraction des pôles pour les nouveaux emplois. Pour neuf métropoles américaines étudiées, Robert E. Lang (2003) note que plus de deux tiers des espaces de bureaux hors centre-ville sont à l'extérieur des pôles... On suggère en fait que la prédiction de FUJITA et MORI (1997), sur la naissance de nouvelles villes au delà d'un certain seuil de population, aboutira en même temps à une remise en cause totale de la hiérarchie des centres.

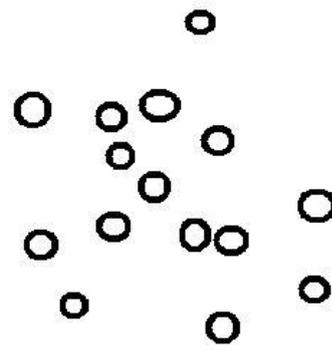
Mais Richard G. Shearmur et William J. Coffey (2002) arrivent par leur étude sur les villes canadiennes à un constat mitigé : émergence de « edge cities » en compétition possible avec le centre (à Toronto), persistance d'un Central Business District (CBD) traditionnel avec des pôles subalternes à Montréal et à Ottawa, et existence de multiples petits pôles à Vancouver. Le « desserrement et la diffusion de l'emploi » constaté à Montréal n'est en fait pas le signe d'un déclin du centre, mais un renforcement de la centralité par un développement de pôles secondaires, ce qui ne remet en rien en cause le modèle christallérien.

3. POLYCENTRALITE EN EUROPE : MAINTIEN DU STATU QUO

Dans *Le centre et la périphérie de l'espace européen, analyse empirique de la concentration et de la diffusion*, Frédéric Carlier et Guillaume Gaulier constatent et analysent les effets d'une même double logique de métropolisation que nous avons abordée à Tunis : à la fois une logique par le bas -le local- et par le haut -le réseau mondial. Cette double logique est à la fois naturellement effective dans l'espace européen, et pratiquée par les politiques européennes : au niveau communautaire, avec les fonds structurels, et au niveau national, avec par exemple en France la stratégie des pôles de compétitivité inspirée du concept américain de cluster. La deuxième logique, d'insertion au réseau mondial, est à la fois la cause et le résultat de choix d'acteurs de poids international, comme EADS, et permettent d'imaginer la remise en cause des hiérarchies de centralités. Les auteurs n'aboutissent pourtant pas à un tel constat mais plutôt au constat d'une particularité européenne de maintien des cloisons culturelles et d'une moins forte spécialisation de l'espace, qui aboutit à un schéma dense de centralités de premier rang.



Centralités historiques et edge-cities
aux États Unis



Centralités historiques en Europe : :
maintien du statu quo

Source personnelle

Ce maintien des hiérarchies apparaît autant comme le résultat de l'influence de la mondialisation que des politiques de cohésion par le haut. Par exemple, la région toulousaine tire aujourd'hui son dynamisme de l'industrie de l'aérospace -Airbus fournit directement et indirectement 1/3 des emplois de la région. Cet état de fait ne nous apparaît pourtant pas comme le résultat d'un « keno capitalisme » qui viendrait bouleverser les hiérarchies, puisque Toulouse a à la fois profité de son image de centralité régionale et des efforts politiques nationaux et régionaux, qui ont aboutit aux choix d'implantation des acteurs privés. Par ailleurs, une étude par type d'activité montre un certain éparpillement de la recherche de haut niveau, qui vient abonder au constat d'un fort polycentrisme européen. Cette particularité s'explique par le poids de la recherche publique – les universités- qui se distingue particulièrement des points de gravité naturels, et entraîne elle-même une implantation de la recherche privée à contre courant de la centralisation toujours croissante à laquelle on pourrait s'attendre. Il ne faut pas oublier, dans ce domaine, le poids de la stratégie européenne de soutien à la recherche, qui n'est pas négligeable.

Si la tendance à la concentration s'avère limitée dans l'espace européen, on n'arrive cependant pas à un renversement de la hiérarchie. Cela s'explique en partie par le fait culturel : l'espace n'est pas entièrement le résultat d'un calcul « rationnel » en fonctions de données objectives, la centralité est aussi le résultat de la représentation que l'on en a et des documents d'urbanisme qui la reproduisent... De plus, le constat de la progression d'activités de haut niveau dans les pôles secondaires d'aires métropolitaines, comme celles de Lyon ou Bordeaux, ne signifie pas le déclin des centres historiques : à Lyon par exemple, la hausse de la part des pôles

secondaires dans les services spécialisés cachent une augmentation brute plus forte dans le centre ville. Ici encore, le développement des pôles ne remet pas en cause la centralité à la Chrystaller ; ces pôles apparaissent au contraire comme des relais de la métropole.

La edge city apparaît comme un modèle stimulant mais peu observable dans la réalité. Elle rappelle qu'il ne suffit pas, pour qu'une centralité secondaire s'émancipe de l'orbite de la centralité-mère, qu'elle développe un éventail de toutes les activités, y compris dans le tertiaire par exemple. Une centralité est en effet définie par sa capacité à organiser son espace économique d'influence, en concentrant les activités à haute valeur ajoutée et haute qualification. La centralité est aussi affaire de représentations, qui reproduisent généralement un statu quo mais peuvent aussi être changées. Le retour aux identités intramétropolitaines est d'ailleurs une tendance que l'on observe aujourd'hui, peut être en réaction à ce que Rem Koolhaas appelle la Generic city : la ville sans identité, qui, ayant trop grandi, s'étant trop réinventée par la mondialisation, a perdu son identité propre. C'est en tout cas ce que suggère Guy Di Méo dans son article « La métropolisation, une clef de lecture contemporaine des espaces géographiques » : « Qui nous dit que les identités métropolitaines continueront à se définir exclusivement à partir des signes historiques et culturels accumulés dans le centre de leurs villes anciennes ? Il y a fort à parier, et l'on en voit déjà pointer quelques prémices, que l'identité se forgera aussi en périphérie, dans les aires neuves de la métropolisation ». Le même auteur suggère que « seules les nouvelles métropoles d'Asie, éventuellement d'Afrique, semblent susceptibles d'admettre le principe de tabula rasa à partir de laquelle se déchaînerait la métropolisation ». Une opportunité, peut-être, plutôt qu'un handicap, pour le développement de centralités identitaires nouvelles...

L'HYPERCENTRALITE, LIMITE DE LA CENTRALITE ?

Depuis les années 1980, l'extrême concentration des hommes et des capitaux dans les villes a mené à la métropolisation, système de villes d'importance internationale liées dans un réseau « en archipel », dans lequel ces centralités urbaines sont plus connectées entre elles qu'avec leur arrière-pays. Le schéma de Christaller est remis en cause par l'« effet tunnel » (la « disparition des effets de traversée », selon F. Ascher) causé par ce fonctionnement global.

Certaines centralités deviendraient alors centrales avec excès et se retrouveraient dans un état de supériorité indéniable par rapport aux autres lieux qui l'entourent, ce que l'on peut nommer l'hypercentralité, pour une première approche de cette notion.

1. L'HYPERCENTRALITE ET SES FACTEURS CORRELES

UN RAYONNEMENT ECONOMIQUE AVERE

A l'échelle mondiale par exemple, les raisons pour lesquelles cette hypercentralité peut être positive s'expliquent par un contexte de compétition entre métropoles globales où « les activités de décision, de contrôle et de création sont un des éléments clefs de la performance économique, du rang et du devenir de chacune de ces villes, têtes de réseau de l'économie mondialisée. Dans cet archipel urbain, chaque ville présente une combinaison d'atouts qui lui est propre, attirant des firmes multinationales différentes qui profitent de ces caractéristiques », selon Lise Bourdeau-Lepage. Ainsi, l'atout économique de l'hypercentralité est indéniable pour les villes globales concernées que sont Paris, New York, Tokyo, Londres, Singapour, Séoul, Hong Kong et Shanghai, selon le classement *Global Inner-City Power Index 2010* de la Fondation Mori. La raison pour laquelle les activités économiques dominantes se concentrent dans les grandes métropoles est la présence de main d'œuvre qualifiée et des infrastructures plus nombreuses et performantes, et même si elles ne trouvent pas d'avantages particuliers, elles s'y installent car elles y ont moins de désavantages qu'ailleurs (F. Ascher). Il s'agit donc d'un système de cercle vertueux pour la métropole.

Mais ces centralités qui concentrent un nombre si important de fonctions, avec de réels atouts qui leur sont liés, peuvent, justement du fait de

ces caractéristiques, devenir attractives au point de mener à des effets négatifs malgré elles. C'est notamment la question de la congestion, décrite ainsi par Lise Bourdeau-Lepage : « [...] la ville devient parfois un enfer que l'on fuit, à Mexico, à Bombay... ou même à Paris. Paroxysme de la mobilité dans un monde globalisé, la ville [doit devenir] modulable. »

DES LIEUX DE CENTRALITE TROP ATTRACTIFS : CONGESTION ET COUT ELEVE DU FONCIER

Le thème de la congestion est très lié à cette importance fonctionnelle prise par les centralités : c'est là que l'on trouve tout ce que l'on souhaite. Et le problème vient du fait que tout le monde ne peut habiter dans cette centralité – et souvent ne le souhaite pas alors qu'il en dépend (c'est le phénomène de suburbanisation), ce qui provoque des migrations pendulaires de la centralité vers ses franges. Cela est d'autant plus vrai que la concentration des activités en un lieu, de fait très attractif, rend cette localisation plus rare, et donc plus chère. Et ce sont en premier les logements qui sont exclus de cette centralité à la faveur du tertiaire, accroissant encore les mobilités.

Pour illustrer ces propos, Iwao Sumiko résume ainsi l'hypercentralité de Tokyo aux deux échelles globale et locale (et les conséquences positives et négatives qu'elle engendre) : « Quand des étrangers leur parlent de la richesse de l'Archipel et de sa société d'abondance, bien des Japonais ne savent comment réagir. Il leur semble en effet que les citoyens d'une superpuissance économique devraient pouvoir vivre dans un certain confort. Or, ils ont de bonnes raisons de ne pas se sentir privilégiés. » Les Japonais, pour trouver un logement qui coûte moins de cinq fois leur revenu annuel, sont en effet bien souvent contraints de vivre dans des « cages lapin » (selon le terme de Iwao Sumiko) à 40km du centre-ville où se trouvent les emplois.

Cet accroissement des mobilités des habitants de périphérie vers le lieu de centralité mène à un encombrement des infrastructures de transports desservant la centralité, que ce soit en voiture (et c'est le plus souvent le cas) ou en transports en commun. La résultante de cette augmentation des trafics est ainsi l'insuffisance des infrastructures.

Paris est un exemple-type pour illustrer cette congestion à la fois par les voitures et les transports en commun. En effet, pour le transport automobile, une étude de décembre 2012 menée par le cabinet britannique Centre for Economics and Business Research (CEBR) montre que les personnes utilisant leur véhicule pour aller travailler à Paris perdent près de 58 heures par an (soit

l'équivalent de plus de huit jours de travail) dans les embouteillages quotidiens. En ce qui concerne les transports en commun, la ligne A du RER est la troisième la plus saturée du monde, et Guillaume Pépy, à la tête de la SNCF, affirme que le nombre de passagers augmentant de 5% tous les ans (soit 25 000 passagers), il faudrait ajouter 25 nouveaux trains pour maintenir la même qualité de service. Or, rien ne peut être fait puisque la ligne est déjà saturée.

Ainsi, l'hypercentralité mènerait au négatif même de la centralité : elle ne serait plus accessible !

Le coût accru du foncier dans les lieux de centralité évoqué plus haut a en outre mené à la déconcentration des activités moins rentables vers la périphérie (comme les grands centres commerciaux par exemple), laissant au centre seulement celles « qui conjuguent le moindre besoin d'espace et le plus fort rendement financier par rapport au sol occupé, ce qui les maintient dans la position la plus centrale » selon Fleury, Mathian et Saint-Julien dans Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande métropole : le cas de Paris. Loin de provoquer une dispersion des déplacements, cette nouvelle donne ne fait qu'encombrer davantage les infrastructures de transport de la périphérie, comme l'écrit Marc Wiel. Ainsi selon lui, l'étalement urbain a pour conséquence de faire perdre au centre-ville « le monopole de l'accessibilité ». Il se dédensifie : seules les populations aisées et moins motorisées y restent. Pour lui, le cœur de ville devient touristique alors que les franges de la ville polarisent les nouveaux emplois : culturel et fonctionnel sont dissociés. L'impossibilité d'utiliser des modes de transport alternatifs provoque l'accroissement continu du trafic en périphérie. En outre, la déconcentration induit une multiplication de la création d'infrastructures de transports, qui elle-même augmente la demande en déplacements. Les infrastructures saturent, la vitesse est limitée. Des conséquences plus globales sont la ségrégation sociale et de dommages environnementaux.

La définition l'hypercentralité selon Boris Beaudé, géographe et chercheur au laboratoire Chôros de l'École polytechnique fédérale de Lausanne, se justifie alors pleinement : c'est « une centralité qui, par coalescence, tend à concentrer l'essentiel des pratiques en un nombre très limité d'espaces ». Ainsi, l'hypercentralité devient un organisme urbain démesuré englobant à la fois l'hyper-centre et sa périphérie (dans un système concentrique comme Paris). C'est la raison pour laquelle Lise Bourdeau-Lesage oppose le système « Paris et sa proche banlieue », bien plus dotées en emplois, au reste de la région Île-de France dans son analyse sur l'hypercentralité parisienne par exemple.

La conséquence la plus radicale de l'hypercentralité est dramatisée par Katayama Yoshihiro dans le mensuel « Chûô Koran » en 2002 où il évoque le fait qu'«à l'instar d'une étoile géante, la ville [Tokyo] n'implose sous son propre poids pour se transformer en trou noir ».

L'HYPERCENTRALITE, CONSEQUENCE OU CAUSE DE LA PRATIQUE DES NOUVELLES TECHNOLOGIES ?

Boris Beauce axe ses recherches sur le sujet des conditions spatiales de l'interaction sociale. Il travaille particulièrement sur la question d'Internet comme espace de reconfiguration de la production, de l'information, de la transmission et plus généralement de la coexistence. Il donne dans ce cadre une seconde définition intéressante de l'hypercentralité : « centralité qui déborde le centre pour recouvrir l'ensemble de sa périphérie. Il s'agit d'une tendance à la domination totale d'un espace par l'une de ses parties. »

Selon Boris Beauce, une raison de cette hypercentralité est la transformation de la notion spatiale de synchronisation, due à la pratique d'internet. En effet, la pratique de lieux communs par les usagers n'est plus ponctuelle comme des places publiques, cafés et restaurants, mais elle est rendue possible sur des espaces bien plus étendus – si toutefois la communication matérielle n'est pas indispensable. Cela donne naissance à une synchronisation réticulaire très différente de ce qui existait jusqu'à présent. Ce phénomène provoque une forme d'hypercentralité dans le sens où cette synchronisation favorise une forme de concentration, tellement forte qu'elle remet en cause la notion même de centralité.

Manuel Castells écrit en ce sens en affirmant que les sièges d'entreprises (la puissance économique donc) ont tendance à s'installer dans les centralités existantes, accroissant le phénomène de métropolisation, et de l'hypercentralité parfois liée. Ce sont les activités de production et de distribution qui s'éloignent et peuvent s'installer n'importe où (et selon trois logiques : en frange de la centralité, dans les villes moyennes ou dans les pays en développement), avec la possibilité grâce aux technologies, de rester connectées au siège. Castells souligne donc que le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC) renforce la centralité urbaine. Sa conclusion est la suivante : « En résumé, ce qui domine dans cette nouvelle division spatiale et sociale du travail, c'est un modèle des aires métropolitaines multinucléaires, dont les centres renforcés et les

banlieues d'appui, s'opposent à un espace diffus et indifférencié.» Nous pouvons retrouver ici le système « centre+banlieue » qui forme la centralité. Mais la conclusion la plus importante de Manuel Castells est que les nouvelles technologies ne pourraient être la cause de l'hypercentralité, mais seulement des accélérateurs ou des amplificateurs des transformations à l'œuvre.

François Ascher appuie cette théorie en disant également que les nouvelles technologies valorisent les espaces qui les abritent et leur offrent des potentialités (les grandes métropoles) ; elles accompagnent donc les écarts qui se créent entre les différents territoires, mais ne les provoquent pas. F. Ascher va même plus loin en affirmant que le développement des technologies n'est pas la cause de la métropolisation, mais bien l'inverse : « [la concentration urbaine] détermine et instrumentalise les progrès des télécommunications ». Un cercle vertueux se met en place dans le sens où les technologies favorisent ensuite la poursuite de la métropolisation puisqu'elles rendent possibles les échanges dans des lieux hypercentraux, encombrés et dilatés.

Dans ce cas, ne pourrait-on pas affirmer au contraire que le développement des technologies serait une solution à la congestion des hypercentralités ? F. Ascher a travaillé sur cette question et répond que, même si les TIC économisent ou remplacent des déplacements, il n'est pas possible encore de convertir tous les déplacements en communications virtuelles. Une seconde raison qu'il donne est l'insuffisance de l'offre en télécommunications comparée aux besoins ; la rédaction de Métapolis ou l'avenir des villes datant de 1995, nous pouvons nuancer ce point puisque les technologies se sont largement développées depuis, mais il n'en reste pas moins que les lieux centraux sont privilégiés au regard de zones moins denses où, par exemple, le téléphone portable ne capte toujours pas. Enfin, il affirme que l'usage des TIC mène à de nouveaux déplacements induits par leur pratique. Ainsi, F. Ascher écrit que « le téléphone apparaît [...], non comme un substitut, mais comme un outil de maîtrise par le citoyen de son environnement urbain social et pratique ». La réflexion peut être élargie à l'utilisation d'autres technologies comme internet, le GPS, etc.

Ainsi, les technologies ne semblent que pouvoir aggraver un fonctionnement d'hypercentralité existant, sans le provoquer, et il ne paraît pas a priori possible qu'il soit en lui-même une solution à cette hypercentralité. Elles sont donc un accompagnement, que ce soit en positif ou en négatif... Quoi qu'il puisse être dit, aucune réponse figée et définitive ne peut aujourd'hui être apportée en raison des modifications profondes et continues qui s'opèrent entre la ville et les nouvelles technologies, ce qui

induit des modifications des modes de vie et des besoins sociaux. La réflexion est engagée et mérite d'être poursuivie, et surtout adaptée au contexte dans lequel elle s'insère.

2. DES REPONSES A L'HYPERCENTRALITE ? LES NOUVELLES FORMES D'URBANISME

De nombreuses réflexions sont nées pour stopper l'hypercentralité en agissant notamment sur la congestion et le prix du foncier. Les solutions proposées sont toutes en faveur de la diffusion de centralités plus petites sur le territoire de la ville. L'idée est d'apporter « la proximité » de toutes les fonctions de la ville pour chacun des citoyens, soit assurer une qualité de vie aux habitants tout en maintenant la compétitivité mondiale. Ces réflexions sont fortement corrélées au souci du développement durable qui « pousse à un retour vers des villes compactes, structurées par les transports en commun et les liaisons douces, et par des centres urbains développés autour des carrefours de systèmes de transports » (André Darmagnac, géographe).

LE GRAND PARIS EXPRESS OU LE CONTOURNEMENT DE LA CENTRALITE MAJEURE

L'exemple du Grand Paris Express (GPE) est éloquent. La Société du Grand Paris exprime ainsi les objectifs du GPE :

- « Désaturer le RER et les transports existants
- Réduire la congestion et la pollution automobile
- Lutter contre l'étalement urbain et le grignotage des terres agricoles
- Favoriser le développement économique de la Région Île-de-France
- Contribuer, par effet d'entraînement, à la compétitivité de la France dans son ensemble »

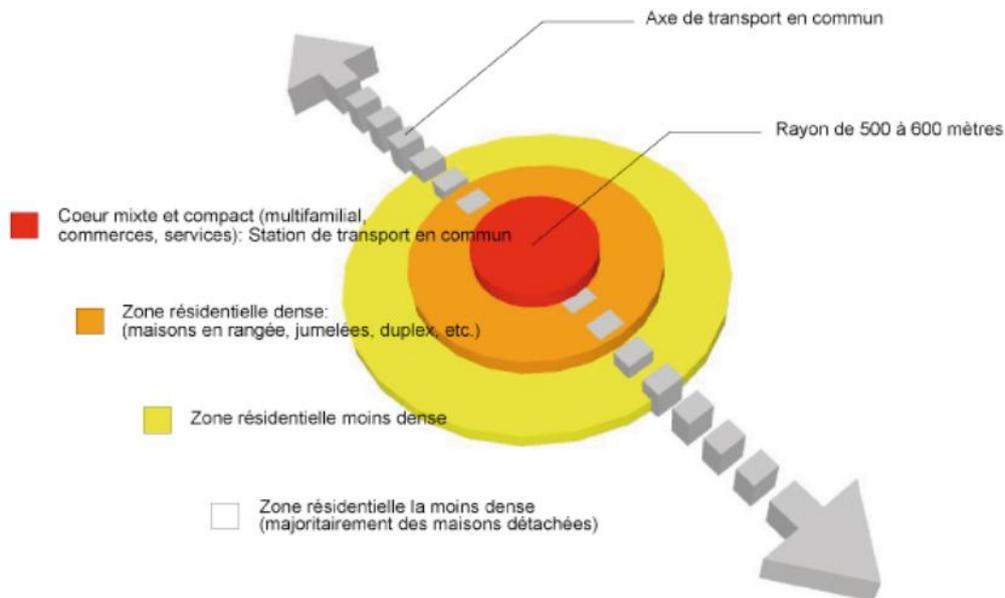
Mais ceci s'adresse au Grand public, et l'extrait suivant est tiré de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010 : « Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet. » Se dessine ici l'image de Paris,

hypercentralité incontestable, dont les activités sont desserrées dans de nouvelles centralités spécialisées autour de la ville-centre (les territoires stratégiques de la région Ile-de-France). L'idée est donc de continuer à développer la métropole à partir de la diversité des centralités qui la composent (dont celle de Paris). Il s'agirait donc de poursuivre l'accroissement de la compétitivité de Paris tout en desserrant les activités, mais à une grande proximité de la centralité existante. L'hypercentralité parisienne est loin d'être abolie, elle occuperait simplement un territoire plus vaste... Est-ce une véritable réponse aux problèmes de centralité excessive ? En termes de congestion, il est possible d'obtenir des améliorations, mais en termes de prix du foncier ? Les territoires des nouvelles centralités risquent de voir leur valeur accroître encore. Les prix en région parisienne étant déjà considérablement élevés comparé aux terrains de province, ne s'achemine-t-on pas vers une aggravation de ce phénomène dans des banlieues jusqu'à relativement préservées ?

Pour éviter cela, la méthode américaine du transit-oriented development propose un système de centralités liées entre elles par les transports en commun avec la particularité d'offrir la centralité à des prix abordable à tous.

LE TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT : SYSTEME DE CENTRALITES « ABORDABLES » AUTOUR DES TRANSPORTS EN COMMUN

La méthode du transit-oriented development (TOD) a cela d'intéressant qu'elle promeut l'aménagement de centralités denses et multifonctionnelles abordables et accessibles à tous autour de nœuds de transports collectifs, cela dans un rayon de 600 mètres (en réalité plutôt 400 mètres dans les réalisations). Deux objectifs principaux sont poursuivis à l'échelle locale : l'un concernant les transports qui est de réduire la dépendance à l'automobile en favorisant l'usage des transports en commun qui du même coup seront rentabilisés ; le second est une forte qualité de vie grâce à des quartiers animés et sécurisés pour le piéton. A l'échelle régionale, l'ambition est de réduire l'étalement urbain et de minimiser les nuisances faites à l'environnement. La méthode TOD est née outre-Atlantique et commence à se développer véritablement aux Etats-Unis et dans une moindre mesure au Canada. Elle est encore récente et ne connaît pas encore beaucoup de réalisations achevées.



Caractéristiques d'un TOD

Forum urba 2015

En plus de l'attrait de centralités connectées entre elles par les transports en commun et multifonctionnelles, ce que nous retiendrons de cette méthode est la volonté de maintenir des prix abordables pour tous au cœur même de la centralité, ce dont l'hypercentralité semble aujourd'hui incapable, et c'est l'un de ses défauts majeurs. Des mécanismes de contrôle des prix sont mis en œuvre de même que des outils juridiques. Par exemple à Denver (Colorado), un fonds a été créé ayant pour but de fournir un nouveau mécanisme financier permettant l'acquisition et la préservation de logements sociaux le long des couloirs de transports en commun. Ce fonds est financé en partie par la Ville et une fondation et une association supervise les achats de terrain.

Une limite du TOD serait peut-être qu'il est pensé pour créer des centralités TOD les unes après les autres sans forcément de vision globale à l'origine. Certaines recherches visent au contraire un système global de centralités pour faire fonctionner la ville de demain. Un exemple précis est celui du projet Phosphore d'Eiffage, qui propose un fonctionnement de micro-centralités à une échelle plus réduite qui est celle de la ville centre.

*DES VILLES A LA MOBILITE, A L'ARCHITECTURE ET AUX ESPACES PUBLICS
ADAPTES AUX PROBLEMATIQUES DE DEVELOPPEMENT DURABLE : EXEMPLE DU
PROJET PHOSPHORE D'EIFFAGE*

Eiffage va plus loin dans un cas concret adapté à la ville de Marseille pour montrer comment des centralités « éparpillées » pourraient mener à un fonctionnement simple de la ville, en revoyant les modes de déplacement (modulos) et la signalétique dans les espaces publics (principe de la rue nue[®]) pour réguler la circulation. Les centralités seraient de deux types : les hubs multimodaux en limite de l'urbain dense, qui « organisent la rupture de charge des moyens de transports conventionnels en transférant personnes et marchandises vers des modes collectifs non polluants » (via notamment les modulos, petites voitures « propres » qui peuvent acheminer tour à tour personnes, déchets ou marchandises) et les halles universelles, centralités de quartier et nœuds de mobilité, placées tous les 300m et qui « proposent une offre de mobilité et de services urbains toujours accessibles à moins de 5 minutes à pied ».



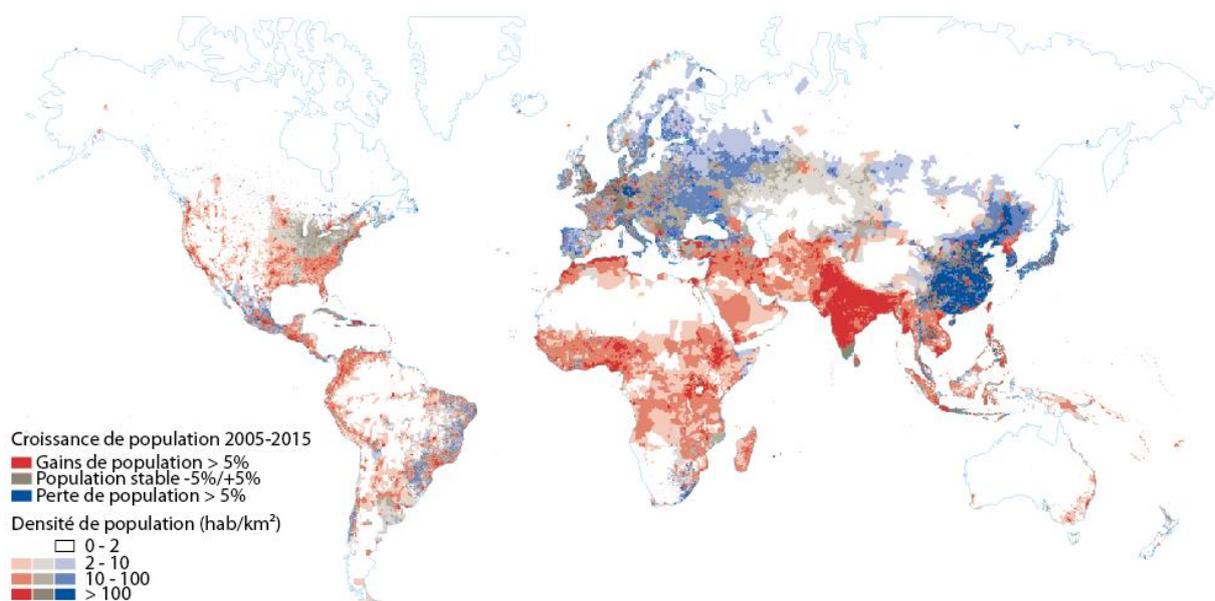
La Halle universelle

eiffage-phosphore.com

Mais ces projets et méthodes sont adaptés à un modèle de ville courant, qui est la ville attractive dont le nombre d'habitants croît. Il est intéressant de réfléchir à la notion d'hypercentralité dans un contexte de ville décroissante, dont Tokyo est l'exemple le plus probant.

UN CAS PARTICULIER, LES SHRINKING CITIES. COMMENT « RECYCLER » LES ESPACES HYPERCENTRAUX ?

Certaines villes aujourd'hui sont « décroissantes », nouveau paradigme qu'il faut prendre en compte dans la vision des villes aujourd'hui. Non plus vu comme une menace pour la ville alors que toutes les villes croissaient jusqu'à présent, le phénomène de décroissance est aujourd'hui pris à contre-pied et fait l'objet de nombreuses recherches et expérimentations pour accompagner ces changements et repenser l'urbanisme en fonction de cette nouvelle donnée. L'une des questions les plus problématiques dans une perspective de décroissance est : comment penser l'urbanisation de villes qui ont subi l'hypercentralité, soit qui passent d'une vision des infrastructures étriquée à une vision où tout est démesurément grand, voire vide ? La ville de Tokyo est particulièrement dans ce cas. Non pas du fait d'une désindustrialisation ou du phénomène de suburbanisation, souvent causes de la décroissance, Tokyo subit le vieillissement de sa population, alors que le Japon a la population la plus âgée du monde.



Polarisation de la population

Fonds de carte : Center for International Earth Science Information Network (CIESIN),
Columbia University, 2008

Avec les shrinking cities, la logique n'est plus celle de la métropolisation, mais il y a un fort retour au lien local pour redynamiser la ville. Le modèle économique classique de grandes entreprises et des banques élités est remplacé par des micro-entreprises locales, souvent organisées

collectivement (Philipp Oswalt, Hypotheses on urban shrinking in the 21st century). Emmanuelle Anizon écrit sur Détroit qu'en attendant le retour des capacités d'investissement de nouvelles sociétés et des administrés, « la municipalité [...] s'appuie sur l'argent des fondations privées et sur les initiatives individuelles : des gens montent des entreprises d'insertion, échoppes de réparation et de récupération de matériaux ». Les exemples sont nombreux d'artistes qui investissent les bâtiments de leurs créations, d'habitants qui font leur potager, etc. E. Anizon cite Andrew Herscher, professeur d'architecture et John Gallagher, journaliste au Detroit Free Press pour qui l'économie de la ville décroissante pourrait reposer sur ces initiatives : « Peut-être est-on en train d'inventer une nouvelle ville, formée de petites communautés éparses, autonomes et soudées? » (A. Herscher).

Peut-on y croire ? En termes de centralité, si elles se perdent dans les « shrinking cities » et que les initiatives privées se développent en s'affranchissant de cette notion, la logique publique est d'en recréer petit à petit pour recréer la ville, et les espaces qui ont du potentiel sont toujours privilégiés.

Ainsi, nous pouvons voir que la réflexion change avec ces nouveaux modes de penser l'urbanisme, et la question de gouvernance est au premier plan.

Revenant sur les recherches de Boris Beaudé, nous pouvons approcher cette question de remise en cause de la gouvernance « traditionnelle ». Il affirme ainsi : « À présent, cette spatialité [l'hypercentralité], résultant de milliards d'actions individuelles, est maîtrisée par quelques acteurs privés. Ils disposent ainsi d'une connaissance et d'un contrôle inédit sur nos pratiques et notre vie privée, que nous n'accepterions d'aucun acteur territorial. »

F. Ascher propose un fonctionnement approchant, celui du « compromis positif » qui voudrait que le processus de négociation soit plus important que la décision pour trouver un équilibre entre les intérêts des citoyens et les réflexions d'échelle métropolitaine. La « bonne échelle » de gouvernance serait selon lui la région urbaine, et cela parce que ce serait le lieu d'identification culturelle des citoyens de ce qu'il appelle la métapole.

En termes de fonctionnalité, parce que « l'urbanisme d'un centre urbain relève tout autant du symbolique que du fonctionnel » (A. Darmagnac), ce sont en effet souvent les initiatives culturelles qui occupent les projets des villes décroissantes. Le projet shrinkingcities.com, lancé en 2002 par la Fondation Culturelle Fédérale allemande et dont tout l'objectif est de redynamiser la ville par des actions culturelles, n'en est qu'un exemple. Est-ce que cette vision de la ville décroissante, modèle de demain, suffit à faire vivre la ville ? Nous pouvons en douter, mais elle va de pair avec

l'affirmation d'actions individuelles multiples, qui ne sont pas toutes d'ordre économique, mais surtout du « vivre ensemble ». Et la centralité a sans doute toujours un rôle à jouer dans cette conception de la ville, puisqu'elle est un lieu de croisements et de rencontres.

CONCLUSION

Six thèmes transversaux dans l'analyse de la centralité émergent de nos recherches : la localisation, l'accessibilité, la temporalité, la fonctionnalité, la concentration, et enfin, le symbolique. La centralité ne saurait effectivement résulter d'un seul de ces critères ; c'est la conjonction de ces focales qui nous permettra d'avoir une approche fine et fructueuse de notre territoire d'étude. L'étude *in situ* de ces critères devrait nous permettre de réussir à déterminer sur le terrain ce qui fait centralité.

LOCALISATION

La localisation est bien évidemment le premier des critères à considérer dans l'analyse de la centralité. Le concept même de centralité remonte en effet à la conception géométrique présente dans les civilisations des empires grecs et romains, mais aussi les civilisations orientales dans des modalités différentes. Il conviendra de définir, avec le schéma de Christaller en tête, en quoi notre terrain d'étude peut être central et dans quelle configuration.

ACCESSIBILITE

L'accessibilité, conséquence chez Christaller de la centralité géométrique, peut être en elle-même un critère premier de centralité, comme l'illustrent les nombreux urbanismes par le transport, qu'il soit pensé globalement et planifié par l'Etat dans une stratégie explicite (le Grand Paris), ou pratiqué de manière plus spontanée (Tokyo). Le lieu est mis en valeur par une organisation claire et visible. La compréhension de l'organisation est son atout. L'accessibilité sera un axe majeur de réflexion sur la centralité.

TEMPORALITE

La temporalité permet de penser la centralité dans la 4e dimension. Les centralités sont souvent la conséquence d'une série de dynamiques, comprendre les centralités nécessite de remonter dans le temps et d'analyser ces dynamiques. De plus, les centralités ne sont pas permanentes, une centralité peut apparaître le jour et disparaître la nuit. De même, elle peut exister pendant une période de l'histoire, puis se dissiper dans le futur. Bien loin d'être anecdotique dans une métropole éclatée, spécialisée et industrielle, elle permettra d'affiner l'analyse et de faire ressortir les différentes composantes de la centralité.

FONCTIONNALITE

L'approche par la fonction permet de définir la centralité d'une zone au-delà des critères spatiaux et d'intensité. En effet, les recherches d'économie spatiale ont montré que la centralité se définissait non plus seulement comme un endroit « central » au sens géométrique, non plus seulement « central » par son accessibilité et son intensité, et selon les temporalités, mais aussi comme un endroit « central » du point de vue de la centralité des fonctions qu'il remplit. Le développement du tertiaire dans les régions périphériques questionne l'apparition de nouvelles centralités. A partir de quel moment peut-on parler d'une centralité, et à quelle échelle ? Quel rôle dans la hiérarchie des pôles l'espace considéré remplit-il ? L'analyse des activités, et surtout de leur évolution, permettra de comprendre où se situe notre terrain d'étude dans la hiérarchie de la métropole : quelle fonction remplit-il ? Présente-t-il des pôles spécialisés et complémentaires à l'échelle de la métropole, ou présente-t-il une diversité de fonctions ? Quelle direction prend-il : spécialisation, concurrence, dépendance... ?

CONCENTRATION

La concentration est la faculté à rassembler mais aussi à dominer. De part leur taille, leur intérêt, les centralités concentrent toutes les attentions. Ainsi, toutes les fonctions se rassemblent, s'ajoutent et se superposent. La concentration se traduit ainsi généralement par une forte densité du bâti et par effet de levier des activités, une élévation de la hauteur des immeubles, et la convergence de moyens de transports de natures différentes. Mais ce cercle vertueux peut devenir vicieux et la concentration d'entraîner des phénomènes de congestion et de ralentissement des flux.

SYMBOLIQUE

Le paradoxe du « centre vide » nous amène à considérer ce dernier critère de la centralité : ce qui fait la centralité en fin de compte, c'est la perception que l'on en a. Cette capacité du centre à se représenter comme tel nous apparaît comme un pivot. Le développement de nouvelles centralités ne pourra se faire, en outre, sans un changement dans la perception de l'espace afin de se différencier, d'acquérir sa propre singularité : infrastructure, superstructures, mythologies, signalétiques, sont autant d'éléments supports de ruptures et/ou de continuité.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages et publications :

AMARA Mohamed et al., *Centralité des activités dans la région urbaine de Tunis (1994-2004)*, Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2010, p. 473-509

AGUILERA Anne, *Services aux entreprises, centralité et multipolarisation. Le cas de Lyon*, Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2002/3 juillet, p. 397-422

ASCHER François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, 1995, 350p.

BEAUDE Boris, *Internet, changer l'espace, changer la société: les logiques contemporaines de synchronisation*, Editions FYP, 2012, 256p.

BELEM Carlos, HUSSON Elise, SEBILLE Benoit, WU Yu, *Diffusion, captation et distribution, l'aménagement des infrastructures de transport et leur rôle dans la redéfinition et la création de franges et centralités au sein d'une métropole*, Mastère AMUR, 2012

BERROIR Sandrine, CATTAN Nadine, SAINT-JULIEN Thérèse, *La contribution des villes nouvelles au polycentrisme francilien*, 2005

BONNEAU Mathilde, *Le transit-oriented development (TOD), une méthode adaptable au contexte francilien ? Cas de la gare de Noisy-Champs*, Mémoire de Master, Paris IV-Sorbonne, 2012, 130p.

BOURDEAU-LEPAGE Lise, TOVAR Élisabeth, *Emplois et territoires : l'hypercentralité fonctionnelle de Paris, un atout pour l'Île-de-France ?*, in « Métropolitiques », 17 décembre 2012

CARLUER Frédéric et GAULIER Guillaume, *Le centre et la périphérie de l'espace européen : analyses empiriques de la concentration et de la diffusion*, L'Espace géographique, 2007/4 Tome 36, p. 289-303

CERTU, *Centralités dans la ville en mutation, Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ? Débats*. Paris : Certu, 2003, 214 p.

CHOI Min-Ah, *Linéarité des villes nouvelles de Seoul: une nouvelle centralité face à l'extension urbaine et au développement du réseau de transport*, 2007

DI MEO Guy, *La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques*, L'Information géographique, 2010/3 Vol. 74, p. 23-38

DIOP Abdoul Aziz, *Quelles centralités pour la ville de Dakar, Sénégal?*, Rives nord-méditerranéennes, 2007

GASCHET Frédéric et POUYANNE Guillaume, *Nouvelles centralités et valeurs immobilières : vers un découplage des centralités résidentielles et économiques ?* (Bordeaux), *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2011, p. 499-525

GAUDIN, Jean-Pierre, *Centralités planifiées et actes politiques?* Rives nord-méditerranéennes, 2007

FERRIER Michaël (textes choisis et présentés par), *Le Goût de Tokyo*, Mercure de France, 2008

LE MONDE, *A Commute from hell*, in « *The Guardian Weekly* », 16/12/11, p.40

LESDAIN Sophie Bouly de, *Château Rouge, une centralité africaine à Paris*, 1999

METRAL André, *Forces centrifuges et forces centripètes autour de la métropole tunisoise. Les entrepreneurs locaux, acteurs de la localisation industrielle*, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2003, p. 267-290

PROVENCIO Marta Alonso, *Le commerce dans la ville vernaculaire comme créateur d'ambiances urbaines, Le cas de Tôkyô*, 2012

SCOCCIMARRO Rémi, *Le Japon. Renouveau d'une puissance?*, La documentation Française, 2010

SORENSEN André et OKATA Junichiro, *Megacities. Urban form, governance and sustainability*, Springer, 2011

SUMIKO Iwao, *Les Problèmes de l'environnement à Tokyo*, in « *Cahiers du Japon* », n°60, 1994, p.73

TERRAL Laurent et SHEARMUR Richard G., *Vers une nouvelle forme urbaine ? Desserrement et diffusion de l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal*, *L'Espace géographique*, 2008/1 Tome 37, p. 16-31

TIRY, Corinne, *L'architecture des déplacements comme forme de construction métropolitaine au Japon : permanence et renouvellement d'une figure de centralité urbaine (fin XIXe - début XXIe siècles)*, Thèse de doctorat (version d'origine), Ecole Pratique des Hautes Etudes, 2012, 486 p.

ZERTAL Samira, *Dynamique sociale et nouvelles centralités commerciales. Cas du Grand Sidi Mabrouk à Constantine*, Département d'Architecture et d'Urbanisme Laboratoire Villes et Santé, Université Mentouri Constantine, 2010

Sites internet :

ANIZON Emmanuelle, *Detroit, la ville qui rétrécit*, *Télérama*, 27/12/2010, consulté le 07/03/2013, <http://www.telerama.fr/monde/peut-on-sauver-detroit,63724.php>

BEAUDE Boris, *Glossaire*, *Topographie(s)*, consulté le 08/03/2013, <http://topographies.org/boris-beaude-glossaire/>

DARMAGNAC André, *La Centralité : retour en grâce ?*, *Préfigurations*, 04/02/2011, consulté le 07/03/2013, <http://www.prefigurationsrevue.com/archives/revue-56-nouveaux-centres/darmagnac-la-centralit%C3%A9-retour-en-gr%C3%A2ce/>

FLEURY Antoine, MATHIAN Hélène et SAINT-JULIEN Thérèse, *Définir les centralités commerciales au cœur d'une grande métropole : le cas de Paris intra-muros*, *Cybergeo : European Journal of Geography*, *Espace, Société, Territoire*, 04 février 2012, consulté le 07/03/2013, <http://cybergeo.revues.org/25107>

LE MONDE, *Le Vrai coût des bouchons*, 11/12/2012, consulté le 08/03/2013, http://www.lemonde.fr/societe/article/2012/12/11/le-vrai-cout-des-bouchons_1804461_3224.html

OSWALT Philipp, *Hypotheses on urban shrinking in the 21st century*, *Project Shrinking cities*, consulté le 09/03/2013, <http://shrinkingcities.com/hypothesen.0.html?&L=1>

SGP (Société du Grand Paris), *Le Grand Paris Express*, consulté le 09/03/2013, <http://www.societedugrandparis.fr/le-grand-paris-express>

Exposés:

AVELINE Natasha, «Japon - AMUR», 2013

CHABROL, Marie, «Château-rouge, le quartier africain», 2012