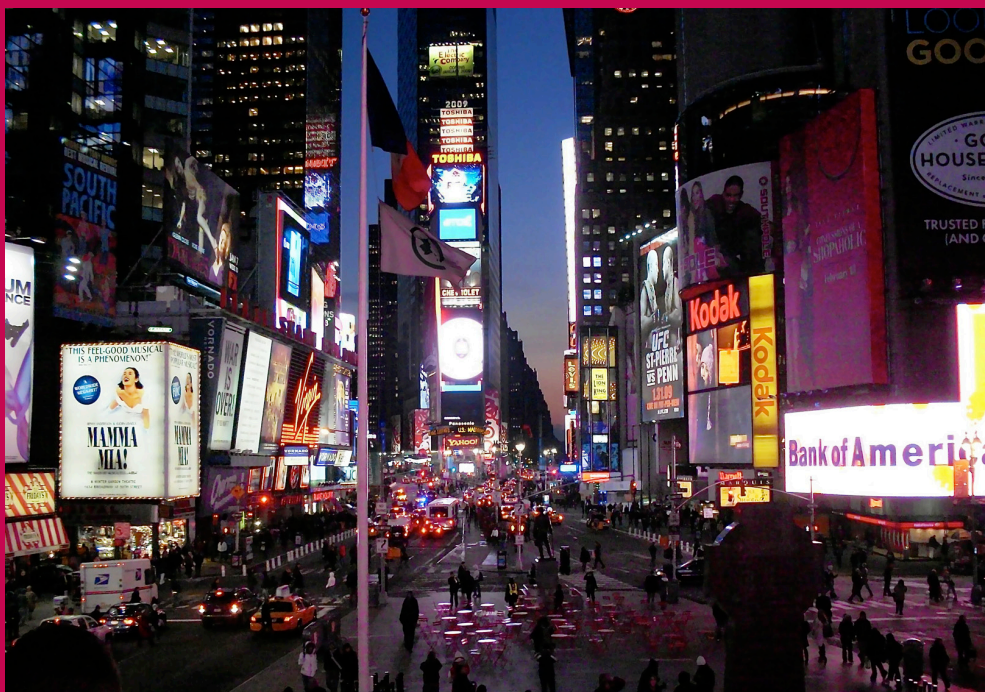


# Urbia

Les Cahiers du développement urbain durable

Centralités, urbanisme durable et projet



© Photographie : Blaise Brechbuehl, New York 2009



Observatoire universitaire  
de la Ville et du  
Développement durable

Numéro 11 - décembre 2010



## TABLE DES MATIÈRES

### Antonio da Cunha

Introduction : centralités, urbanisme durable et projet p. 3

### Yves Chalas

Centre, centralité et polycentrisme dans l'urbanisation  
contemporaine p. 23

### Rémy Allain

Formes urbaines et développement urbain durable p. 43

### Jean Haëntjens

Villes durables - villes stratégiques p. 75

### Michèle Tranda-Pittion

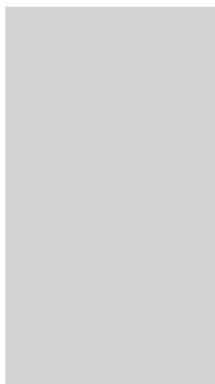
Quel potentiel pour les projets urbains/de territoire  
dans les processus de production urbaine ? p. 89

### Sonia Lavadinho et Bernard Lensele

Importons la notion de centralité en périphérie : pour  
une soutenable émergence de la qualité urbaine dans  
la Zwischenstadt p. 113

### Jean-Philippe Dind

La densification du quartier de Florissant à Renens :  
renouvellement d'une centralité et divergences  
d'intérêts p. 147

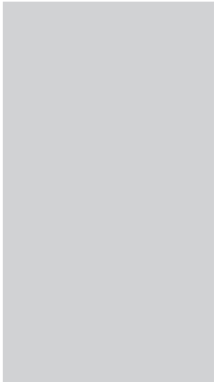


Federica Regazzoni

La création de nouvelles centralités urbaines :  
production de la ville durable ? Le cas de Turin p. 163

Cyria Emelianoff

Les inégalités écologiques et environnementales,  
au point de rupture d'un modèle de développement ? p. 181



## Introduction : centralités, urbanisme durable et projet

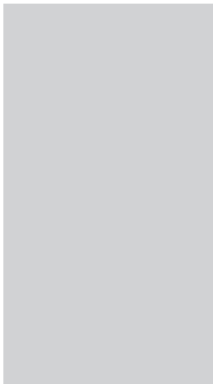
---

Antonio da Cunha, professeur ordinaire

Institut de Géographie  
Université de Lausanne  
Anthropole  
CH - 1015 Lausanne

Courriel :  
[antonio.dacunha@unil.ch](mailto:antonio.dacunha@unil.ch)

Site :  
[www.unil.ch/igul](http://www.unil.ch/igul)





La métropolisation, la dilution des formes urbaines héritées, l'émergence de territoires hybrides, à urbanité diffuse, la transformation de la carte des accessibilités, invitent en permanence à une analyse des causes et des conséquences économiques, sociales et écologiques de la recomposition des structures urbaines de la ville contemporaine. Elles suscitent aussi, depuis quelques années, un renouvellement des concepts et de la culture de l'action urbaine et des modalités d'aménagement pouvant offrir une alternative à la fois à l'urbanisation extensive et à la ville unipolaire.

Centralité, densité, compacité, réseau, maillage, accessibilité sont des notions classiques qui réfèrent aujourd'hui à un changement profond du régime d'urbanisation métropolitain et aux relations entre la structure formelle de la ville, les modes de déplacement, l'usage des équipements, la consommation des ressources matérielles et l'accès équitable aux aménités urbaines par les habitants. D'une certaine manière la ville peut être représentée comme un système de positions et de relations entre des lieux désignés comme des points de rayonnement et de convergence de flux de personnes, de biens et d'informations. Des formes urbaines variées, de la cité haute à la ville diffuse, peuvent se concevoir par dispersion sur les réseaux des attributs qualifiant le centre ou par densification des mailles et des points nodaux qui les structurent.

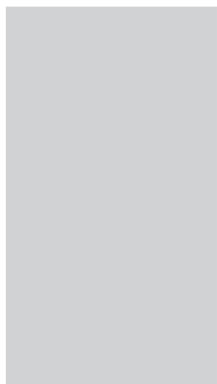
Dans la ville contemporaine, le divorce entre infrastructures et formes urbaines est parfois apparent. Ainsi, Rem Koolhaas perçoit l'urbanisation comme l'émergence d'une nouvelle ville générique, impersonnelle, libérée de toute identité, de tout lien à un centre, tel un grand collage urbain s'étendant sans règles et sans limites. Trop de descriptions de la ville sont pensées en termes de surface au lieu d'être pensées en termes de réseau ajoutera André Corboz (2001). Et de toute évidence, le répertoire formel de la ville se diversifie. Mais contrairement à l'hypothèse avancée dans « Le territoire comme palimpseste », la notion de centralité est loin de devenir un anachronisme. Le centre reste l'espace commun où il n'est pas nécessaire d'habiter pour se sentir chez soi. Il constitue la substance même de la ville. Expression matérielle et symbolique de l'urbain, il qualifie l'espace et marque sa structure ainsi que son renouvellement permanent. A l'ère de la ville hypermoderne, la

centralité devient plutôt multiple et plurielle traduisant la variété des formes et des niveaux d'organisation de l'urbain autant que la complexité du social. De fait, le passage progressif d'une structure monocentrique vers une structure multipolaire constitue une évolution observable dans le plus grand nombre des régions urbaines contemporaines.

En rupture avec des systèmes d'organisation basés sur le dualisme centre-périphérie, les agglomérations urbaines tendent à s'organiser autour de nouvelles polarités (edges cities, edgeless cities, centres de banlieue, centres commerciaux, centres multiplexes, etc.) dessinant de nouvelles figures de la centralité bien identifiées (Champion, 2001 ; Certu, 2003). Des champs urbains secondaires émergent au sein de l'urbain généralisé. Le scénario de la ville étalée n'est pas pour autant démenti. Il s'est seulement complexifié. Les centralités nouvelles, secondaires ou périphériques, à urbanité partielle, se sont greffées dans les maillages distendus de la ville étalée.

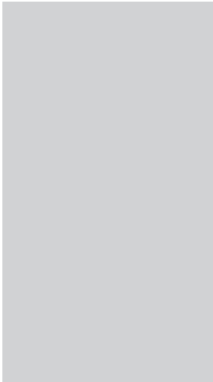
Paradoxe de la ville : il n'y a pas de centralité sans mobilité. Des réseaux multiples relient les centres principaux, entrelacent les échelles de l'organisation urbaine du bassin d'emploi aux unités de voisinage et restituent l'attachement aux lieux de l'habitat à travers des connexions locales. La ville contemporaine favorise le mouvement entre les lieux, l'hypermobilité, la fluidité et la vitesse. La conjecture de Zahavi proposant de considérer le temps moyen journalier passé dans les transports par les citoyens comme constant esquissait depuis le début des années 1980 la probabilité d'un scénario d'étalement urbain en corrélation étroite avec l'augmentation des vitesses des déplacements.

En dépit de l'émergence de champs urbains secondaires et de la diffusion des nouvelles technologies d'information et de communication, la recomposition des lieux de vie, de consommation, de loisir et de travail, la disjonction spatiale des fonctions urbaines et la dilation des espaces-temps, le fonctionnement des marchés foncier et immobilier, la concurrence spatiale, etc., continuent à œuvrer en faveur de la multiplication des déplacements motorisés individuels. La e-urbanisation et l'accroissement de la mobilité vir-





tuelle n'ont pas produit des effets compensatoires sur la mobilité physique attendus par certains. En revanche il est certain que la vigueur des dynamiques d'étalement a rendu l'option du transport en commun de moins en moins attractive. De nouvelles routes, des bretelles de raccordement, des giratoires et tout l'arsenal des réseaux de transport ont été mis en place, entraînant un cercle de causalité circulaire et cumulative vers toujours plus de consommation d'espace et de mobilité individuelle (Weil, 1999). De façon schématique, il a été montré que plus les lieux de résidence sont éloignés du centre et de la proche banlieue, plus les maillages sont distendus et plus le taux de motorisation, le recours aux transports individuels motorisés et les distances parcourues quotidiennement par les citoyens sont élevés (Fouchier, 1997).



L'émergence historique de l'espace des flux a sans doute renouvelé la signification de l'espace des lieux (Castells, 1989). Mais le changement de forme et d'échelle des espaces urbanisés et la croissance corrélative des déplacements motorisés individuels pèsent lourdement et plus que jamais sur l'empreinte écologique de la ville. L'analyse de la relation urbanisme-transport reste au premier plan des préoccupations des aménageurs depuis que les travaux de Peter Newman et Jeff Kenworthy (1989, 1999) ont montré que la dépense énergétique liée aux déplacements quotidiens était une fonction décroissante de la densité urbaine. Des lors, la compacité urbaine a été envisagée non seulement comme un levier de l'organisation des centralités urbaines destiné à rationaliser les tendances à l'œuvre et à infléchir le développement de la ville vers l'intérieur, mais aussi comme un facteur influant sur la fréquence et la longueur des déplacements motorisés et l'empreinte écologique de la ville. L'aménagement urbain durable cherche alors à organiser conjointement les centralités et leurs maillages, à intensifier de manière différenciée leurs fonctionnalités et leurs symboliques, pour améliorer la valeur d'usage de l'espace urbain et conduire des politiques qualifiantes et plus sobres du point de vue écologique.

Cependant, la question de l'organisation de la forme urbaine reste controversée. Ne tombons pas dans le piège de la diabolisation de la ville étalée. Très schématiquement, on peut dire que l'éva-

luation des effets économiques, sociaux et environnementaux du régime métropolitain a suscité un débat entre les partisans de la ville compacte et d'autre part tous ceux qui reconnaissent les qualités de la « ville à la carte » et des formes urbaines de faible densité. Mais la diversité des options d'aménagement ne se résume pas dans le contraste entre ville compacte et ville diffuse. Dans la controverse qui oppose réformateurs et néolibéralistes, le modèle polycentré apparaît comme un compromis raisonnable entre la dispersion sans limites des tissus construits et la ville fortement compacte, pleine comme un œuf, confinée, à terme, dans une verticalité sans mesure. Les réponses se font progressivement plus nuancées. Pour certains, la stratégie gagnante consisterait plutôt à reconnaître la réalité de la ville diffuse et à tenter de la restructurer et à recoudre leurs tissus périphériques trop morcelés. Pour d'autres, l'enjeu principal consiste à réarticuler la ville à l'urbain à l'échelle métropolitaine pour donner une nouvelle cohérence à ses éléments hétérogènes. Dans tous les cas, l'identification et le renforcement des noyaux d'urbanité associés à de nouveaux régimes de mobilité demeurent des enjeux majeurs pour l'aménagement urbain durable.

Au cours de la dernière décennie, en Suisse et ailleurs en Europe, les modèles polycentriques ont été confirmés, dans les plans, les schémas directeurs et les projets d'agglomération par divers moyens. L'enjeu essentiel reste partout le même : contrer les dynamiques de morcellement et refaire des lieux agréables à vivre. A travers des politiques adaptatives et réflexives, la polycentralité aménagée agencerait des « noyaux d'urbanité » interconnectés par des transports publics, des itinéraires de mobilité douce, un usage multimodal de la voirie, une requalification d'ensemble des espaces publics, une alternance en milieu urbain des zones végétales et minérales, la protection de zones non urbanisables, etc. Dans cette catégorie de propositions entrent aussi, par exemple, le concept de ville polycentrique de Léon Krier (1998) dont la dimension des quartiers est structurée par la marche à pied ou les projets de Transit-Oriented-Development conçus aux Etats-Unis par Peter Calthorpe (1993).

Le New Urbanism, dont L.Krier est l'un des principaux théoriciens, prend en compte le changement d'échelle du régime métropoli-

tain et les problématiques de l'étalement tout en cherchant à se donner les moyens de répondre aux aspirations individualisantes, à la volonté d'accès des citoyens à la propriété et à un cadre de vie de qualité fondé sur revalorisation de l'espace public. C'est dans ce sens qu'il converge avec certains objectifs de l'urbanisme durable. Il converge aussi dans la volonté de donner une nouvelle expression qualitative aux centralités de proximité (pedestrian pockets), à une mixité fonctionnelle synthétisant toutes les activités quotidiennes et au développement des transports urbains comme moyen de répondre à l'impératif de la justice urbaine.

Les acteurs de la production urbaine affichent la volonté de créer des cadres de vie plus justes, plus agréables et plus écologiques. Ils cherchent conjointement à mobiliser des énergies et à inventer d'autres manières de vivre en prenant en compte différentes échelles d'action et une multiplicité d'acteurs. Cependant, personne n'aurait la naïveté de penser qu'il suffirait de vouloir du changement pour pouvoir le construire. Le bon sens nous demande d'inventer des stratégies urbaines adéquates à chaque contexte afin d'accueillir les sensibilités sociales et des outils pertinents permettant le passage de l'intention à l'acte. La polycentralité serait ainsi devenue une catégorie normative qui peut se décliner aux différentes échelles de conception du projet et de mise en œuvre de l'aménagement urbain. Pour accentuer cette signification le terme « polycentrisme » est aussi proposé. Dans ce registre, la notion renvoie à un ensemble de politiques publiques et de pratiques collectives visant à redessiner la forme urbaine, la distribution spatiale des densités et des fonctions afin de doter l'espace urbain de nouvelles qualités et de nouveaux usages.

La ville polycentrée est ainsi à la fois phénomène et projet. L'urbaniste est désormais appelé à intervenir sur des tissus existants où se cumulent des enjeux sociaux, économiques et environnementaux et où se confrontent des logiques parfois conflictuelles. Comment orchestrer, mettre en œuvre et conduire des projets urbains complexes dans des contextes d'incertitude ? L'action publique est-elle outillée pour réguler efficacement l'étalement, canaliser ou contenir la croissance extensive, améliorer la qualité des espaces urbains aux différentes échelles territoriales ? Selon quelles

modes opératoires et à quelles échelles pertinentes ? Les choix en faveur de telle ou de telle autre stratégie ne sont jamais purement techniques. Ils font intervenir en permanence des choix éthiques et politiques et des visions de la société. En même temps, la controverse désigne en permanence la ville comme lieu de la fabrication possible d'un projet urbain durable juste et partagé.

Le débat sur ces multiples questions reste ouvert, comme en témoignent les diverses contributions réunies dans ce Cahier. Il n'est pas question naturellement de le fermer, mais de l'« augmenter » par le rendu de nouvelles expériences et propositions s'ajoutant à une réflexion collective déjà fortement engagée. Ils croisent ainsi plusieurs échelles d'analyse et plusieurs clefs de lecture de la ville contemporaine et ébauchent des pistes de réflexion critiques en matière d'objectifs et de processus d'aménagement urbain durable. La notion de polycentralité est au cœur de plusieurs contributions. Elle est utilisée tantôt comme un outil descriptif, tantôt comme une catégorie, voire comme un objectif, des politiques d'aménagement. Les deux approches peuvent être complémentaires. L'approche descriptive est un préalable indispensable à l'identification des enjeux d'aménagement et une condition nécessaire à l'élaboration de démarches projectuelles fécondes fondées sur des approches régulatrices à la fois transversales, participatives et stratégiques. Ces approches plus normatives constituent aussi des repères qui s'adressent à tous ceux qui cherchent à peser sur l'avenir de la cité.

## La centralité comme phénomène et comme projet : géométries sociales et spatiales

---

Pour Yves Chalas la question du polycentrisme n'est pensable que dans le cadre de l'urbanisation contemporaine dont le thème de la ville dispersée sert ici de guide conceptuel. D'où, selon lui, la nécessité méthodologique de décliner la problématique de la centralité dans le contexte d'une territorialité urbaine contemporaine multidimensionnelle, à la fois : étendue et mobile, diffuse et multiple, multinodale et réticulaire, au centre de gravité introuvable,

réfractaire à toute organisation hiérarchisée. Pour lui, loin d'être morte, la ville triomphe au gré d'une nouvelle métamorphose d'ensemble qui tend à faire disparaître l'opposition entre la ville et la campagne et l'ancienne dualité entre le centre, historique et géographique, et sa périphérie. Faut-il jeter la notion de centralité aux oubliettes ? Paradoxalement, dit-il, la centralité ne s'est jamais aussi bien portée. La raison est que ce sont les fonctions même de la centralité, ses équipements, et ses usages « à la carte » qui se diffusent dans l'urbain généralisé et au sein même des espaces périphériques. La posture est descriptive plus que normative. Le point de vue est essentiellement sociologique.

La « géométrie urbaine », dont nous parle si bien Yves Chalas, est sociale : de cette centralité on attend, à l'instar de Robert Park ou de Frank Lloyd Wright, qu'elle préserve avant tout le « droit à l'indifférence », « le secret de chacun », « l'étrangeté mutuelle des passants », « la superficialité des rapports sociaux », « l'apprentissage de l'incertain ». La lecture de la ville contemporaine à laquelle nous a habitué Y. Chalas est polémique. Fusionnant les centralités dans la nature et la citoyenneté étalée, cette lecture invalide le dualisme entre ville et non-ville, entre ville et territoire et abandonne le lecteur dans le paradoxe d'une ville-territoire isotrope, a-centrée, parce que bâtie justement sur des centralités multiples et non hiérarchisées. Mais au fond ce n'est pas, nous semble-t-il, la notion de centre en tant que lieu d'interactions sociales qui est remise en question. C'est la centralité géographique comme qualification privilégiée d'un lieu qui est interrogée. C'est moins l'essence de l'urbain que le rôle de l'aménagement et de l'urbanisme qui semble ainsi remis en cause. Avec Y. Chalas, nous sommes imperceptiblement livrés au sentiment d'un inéluctable désordre urbain avec lequel il faut s'habituer à vivre. Un sentiment qui nous rappelle inévitablement F. L. Wright et sa Broadacre City.

L'analyse proposée par Rémy Allain ouvre clairement le débat sur les alternatives à la ville étalée et sur les échelles pertinentes de l'action aménagiste. Pour R. Allain la morphologie est un élément clé du fonctionnement durable de la ville. Mais le discours durabiliste échoue, observe-t-il lorsque la seule préoccupation de restructuration interne de la ville existante fait perdre de vue les

objectifs de limitation de la métropolisation et de mise en œuvre du polycentrisme aux échelles macro-régionale et nationale. La question des échelles d'intervention est omniprésente. Une idée forte traverse l'argumentaire : parler de ville durable sans d'abord envisager les questions de la taille des villes et des politiques d'aménagement à l'échelle des grands espaces « *serait vouloir soigner les symptômes sans s'attaquer aux causes profondes de la pathologie.* »

Les questions de la métropolisation et de forme urbaine, dit-il, sont liées. A l'instar des auteurs de la Charte du « New Urbanism » qui rappellent l'étroite imbrication des échelles - la métropole, la ville et le quartier - et partant aussi du constat que la région métropolitaine est le cadre privilégié de l'organisation économique de nos sociétés, R. Allain suggère que la maîtrise du processus de métropolisation doit se fonder sur une réflexion morphologique. C'est dans cette perspective qu'il aborde les enjeux de la forme urbaine à l'échelle de l'aire étendue des mobilités pendulaires. Rappelant la redécouverte de la notion de site, le renouvellement du discours sur les avantages de la compacité et le lien controversé entre formes urbaines, systèmes de transport et consommation énergétique, il souligne les ambiguïtés du consensus actuel entre les responsables des villes-centres et les aménageurs ainsi que la résistance, toujours puissante, à l'idéologie de la contention de l'étalement urbain.

Refusant les oppositions simplistes, R. Allain illustre alors les limites de l'analyse comparative en termes de densités brutes mettant en évidence la nécessité de la prise en compte des caractéristiques des tissus urbains et des réalités vécues par les citoyens. L'argumentaire, toujours rigoureusement explicité, est à la fois vigoureux et nuancé. « *Chaque ville est unique. Il n'existe ni ville durable type, ni solution standard* » et la compacité ne doit nullement être évoquée comme un « *principe systématique et hégémonique* ». Elle est plutôt à moduler selon les contextes. Ses limites doivent être précisées, sans quoi on s'expose à de graves mécomptes.

L'avertissement est lancé : parfois, les politiques visant à maîtriser l'étalement peuvent s'avérer contreproductives. Certes, la relation résidences-emplois est un élément déterminant des mobilités.

Mais concentrer l'habitat autour d'un centre d'emploi ne suffit pas. Selon la taille des villes et la répartition des emplois deux taches urbaines identiques peuvent engendrer des champs de mobilité distincts. La compacité peut se heurter, selon R. Allain, à des processus d'amplification des contrastes sociaux, à l'envolée des prix fonciers et la multiplication des déplacements. Plus que sur une densification à outrance, c'est sur le potentiel d'évolution des tissus, leur adaptabilité à différentes intensités d'usage, leurs mixités et les qualités de leurs espaces publics que doit être évaluée la durabilité. Après le « New Urbanism », voici donc venu le temps d'un « True Urbanism » (Hinshaw, 2007) capable de se saisir des enjeux globaux et locaux et d'apporter une contribution contextualisée à l'invention de nouveaux modèles d'aménagement.

## Stratégies et projets urbains

L'exigence de durabilité a introduit indiscutablement davantage de complexité dans les processus d'aménagement. En effet, l'ambition de concevoir et de produire des cadres de vie de qualité, d'imaginer de nouvelles formes urbaines, répondant davantage à la nécessité d'agencer des équilibres inédits entre les objectifs économiques, sociaux et écologiques, mobilise des actions variées, impliquant une multiplicité d'acteurs, dans des échelles de temps et d'espaces parfois différentes et souvent étroitement imbriquées. François Ascher (2001), remarque que les pratiques de l'urbanisme contemporain s'appuient sur des démarches plus réflexives, adaptées à la complexité de projets urbains qui se mettent en place dans des contextes de plus en plus incertains. L'urbanisme intègre ainsi la pensée stratégique dans une démarche qui articule de façon nouvelle et par des processus itératifs, « *le long et le court terme, la grande échelle et la petite, les intérêts les plus généraux et les intérêts les plus généraux et les intérêts les plus particuliers. Il est à la fois stratégique, pragmatique et opportuniste.* »

« *Les notions de villes durables et de villes stratégiques sont depuis quelques années, selon le mot de Jean Haëntjens, en train de converger.* » Sa « ville stratège » est un plaidoyer en faveur de la transversalité de l'action collective qui part du postulat selon

lequel les mutations urbaines et environnementales nous obligent à faire le pari de la ville durable. Or, faire ce pari engage aussi à se doter d'outils adaptés à la complexité des transformations en cours. L'ensemble des propositions avancées dans sa contribution s'appuie conjointement sur des fondements de la théorie de la complexité et sur les enseignements d'expériences conduites dans différentes villes européennes. Barcelone, Copenhague, Malmö, Fribourg en Brisgau ont réussie à changer de destin, souligne-t-il, parce qu'elles se sont données « *les moyens d'imaginer et de tenir une stratégie* » capable d'orchestrer une cohérence entre plusieurs politiques sectorielles autour d'une ambition et d'un « *imaginaire nourri par l'histoire et appuyé sur une géographie retrouvée* ». Mais, le dénominateur commun des approches stratégiques menées par ces villes a été la recherche de la cohérence dans la transversalité de l'action collective. Elles l'ont fait de manière pragmatique en essayant de réguler plusieurs champs de tensions : compacité et désir de nature, concentration et qualité du cadre de vie, mobilité et sobriété énergétique, accessibilité et performance écologiques.

Répondre aux mutations de la ville que nous traversons nécessite plus d'intelligence collective. La flexibilité, la réactivité et la participation des différents cercles d'acteurs fondée sur une culture partagée du projet urbain sont des valeurs clés de la démarche stratégique. C'est ce que montre de manière très fine J. Haëntjens. Pour structurer et retisser la ville, que ce soit à l'échelle des grands territoires ou sur des échelles plus modestes, le projet doit aujourd'hui être pensé comme un processus global et transversal mais aussi évolutif, itératif et mobile, concerté et négocié entre les acteurs concernés. Cela vaut autant pour la démarche de conception et de réalisation opérationnelle que pour la constitution des dispositifs de pilotage, de portage politique, de coordination des acteurs ou encore lors de la mise en œuvre des processus de participation. C'est ce que souligne aussi Michèle Tranda-Pittion dans l'introduction d'une contribution qui raconte l'invention progressive du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois lancé en 2007 par une Charte transfrontalière engageant les acteurs de la région métropolitaine sur le chemin de la conception d'une agglomération compacte, verte et multipolaire.



La longue durée constitue une donnée structurelle des opérations d'aménagement de grande envergure. Dès lors il convient de mettre en place les outils de conception, qui permettront d'en fixer les grands principes tout en rendant possibles les adaptations aux aléas des conjonctures locales incertaines et évolutives. Une ville durable, dit M. Tranda-Pittion, est aussi un processus durable capable de conduire l'équipe de projet à aborder autrement la démarche de transformation de la ville, capable de gérer l'incertain, de rebondir avec toutes les évolutions. Capable aussi d'intégrer l'imprévu et d'éviter la cristallisation d'un dessein trop précis. Au travers le jeu d'acteurs, le projet se développe par étapes, avec des croisements de regards et de paroles de différentes origines. Les approches spatiales pour concevoir et construire un territoire durable et de qualité sont systématiquement multiscalaires, allant de l'échelle du quartier à celle de l'agglomération. Elles sont croisées systématiquement et itérativement avec des approches thématiques de manière à dégager une représentation cohérente de la proposition d'aménagement. La maturation des acteurs impliqués dans le processus participatif au niveau des différents groupes de travail et scènes de débat se fait par apprentissage collectif.

Le choix de la démarche en apparence complexe, mais réalisée en un temps record de quatre ans, a produit de la cohérence et de la légitimité. Trois catégories d'enjeux principaux sont partagées et déclinées aux différentes échelles : urbanisation, mobilité, paysage. La forme urbaine a donnée lieu à de multiples propositions à la fois multipolaires et compactes. La ville maillée est souvent prise en référence. Les axes de transports donnent corps à des séquences de ville linéaire. Une vision d'ensemble forte et partagée se dégage. L'agglomération sera structurée par des axes de transport public où seront localisés les pôles d'emploi et les lieux urbains les plus intenses. Les densités seront coordonnées avec les niveaux de desserte par transports publics avec une montée en puissance des centralités périphériques. Mais la problématique de la « ville diffuse » - celle qui s'est implantée ces dernières décennies dans le périurbain le plus éloignée de la ville compacte - reste ouverte à des approfondissements futurs.

## Figures et registres de la centralité : chemins pour développer une ville juste, agréable et écologique

---

La polycentralité est une manière d'interroger le projet comme manière de structurer les différentes figures de la ville afin produire une ville plus écologique, plus agréable et plus juste. La question de la structuration de la « ville diffuse » est l'objet de la réflexion menée par Sonia Lavadinho et Bernard Lensele. A l'instar d'Y. Chalas, c'est aussi sur le constat d'une multiplication des figures et des registres de la centralité dans les grandes comme dans les plus petites agglomérations que S. Lavadinho et B. Lensele initient leur réflexion sur l'avenir des tissus périphériques, soulignant avec Thomas Sieverts la remise en cause des notions de centre et de périphérie. L'urbain diffus, « l'entre-deux de villes » prennent ici le pas sur les modèles monocentrés. Il ne faudrait pas, pour autant, soulignent-ils, « *laisser la périphérie hors du champ de réflexion sur la centralité urbaine.* » La visée est pertinente. Il s'agit de poser un autre regard sur les délocalisations successives des fonctions caractéristiques de la centralité en périphérie et de les considérer comme une opportunité pour la structurer autrement. La démarche est à la fois descriptive et normative. Les deux auteurs préconisent ainsi la mise en œuvre de nouvelles synergies entre les divers équipements et les infrastructures qui les desservent afin de tirer le meilleur parti des multifonctionnalités périphériques émergentes. Des pistes de réflexion très intéressantes intégrant les notions de qualité d'usage et d'intensité urbaine sont explorées et richement illustrées.

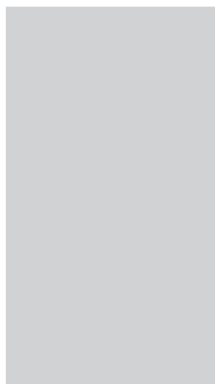
Des formes urbaines polycentriques et une accessibilité multimodale structurées par des axes forts de transports collectifs constituent, selon les deux auteurs, les leviers majeurs de restructuration et de développement des espaces urbains périphériques dont la lisibilité et la cohérence sont à construire. La ville polycentrique conserve ici son noyau historique et se diffuse le long des axes forts vers une périphérie disciplinée par une structure multifonctionnelle de noyaux urbains respectant le principe d'hierarchisa-

tion. Les réseaux de transports jouent un rôle primordial pour canaliser la ville émergente et fonder un urbanisme de la centralité périphérique où la complémentarité entre transports en commun et transports individuels est appelée à assurer une forte demande de mobilité. Finalement, l'hypothèse de la fusion de la ville et de la campagne est implicitement abandonnée par les deux auteurs au profit de l'idée d'une intensification urbaine de qualité respectant sa contiguïté rurale et répondant à l'impératif écologique.

Renouveler les centralités de proximité dans les zones résidentielles suburbaines est aussi un enjeu important pour un développement urbain durable. La question de la qualité des projets, sous l'angle à la fois spatial et social, est posée de manière particulièrement pertinente dans certains quartiers locatifs des années 1960-1970 marqués par l'héritage fonctionnaliste et présentant des potentiels à bâtir non négligeables. Mais les intentions de densifier et de requalifier des quartiers existants peuvent heurter la sensibilité de certains habitants. Jean-Philippe Dind présente le cas d'un projet de révision du plan de quartier de Florissant à Renens, centre secondaire de l'agglomération lausannoise. L'opération, toujours en cours, est menée dans le cadre d'un Programme de Projets urbains impulsé par la Confédération et destiné à valoriser les zones d'habitation des villes moyennes et petites. L'approche dessinée par le Programme est globale. Elle vise à prendre en considération les objectifs de densification mais aussi le social et la sécurité, les questions soulevées par la rénovation du parc immobilier, l'offre en équipements publics, la création de lieux de rencontre pour animer la vie de quartier, mais aussi les inévitables conflits d'intérêt. Comment gérer les conflits qui émergent dans le cadre d'un projet urbain affectant un secteur déjà largement bâti ? Comment rendre les quartiers existants aptes au futur ? L'article montre comment les démarches participatives peuvent contribuer à définir des objectifs partagés et à médiatiser des rapports de force en vue d'un équilibre entre les différents intérêts en présence. « *Le processus de concertation, dit-il en conclusion, aura été l'occasion de faire émerger les attentes et les inquiétudes des différents acteurs impliqués, et ceci dès l'amont du projet* ». Les démarches mises en œuvre ont clairement mis en évidence les points de friction mais aussi les leviers sur lesquels œuvrer pour définir un projet vérita-

blement partagé. J.-P. Dind met en évidence la nécessité de la mise en œuvre d'une approche à la fois globale et transversale, sensible et qualitative, mettant l'accent sur le développement de l'offre de logements abordables, ainsi que sur la qualité des espaces publics et des équipements collectifs comme leviers de la création d'une centralité de proximité prenant en compte attentivement les besoins et les craintes des habitants parfois installés de longue date.

Dans le débat sur le renouvellement urbain, la question de l'avenir des friches industrielles des espaces centraux en mutation est devenue majeure dans l'ensemble des pays européens. Les exemples de Bilbao, de la Ruhr, de Manchester, du Confluent lyonnais, etc., témoignent de ce nouvel enjeu de la revitalisation urbaine. La contribution de Federica Regazzoni s'intéresse au cas turinois, une ville durement frappée en son cœur par la crise des années 1970 et dont les bouleversements structurels ont laissé en « héritage » une surface de 300 hectares de friches répartie sur quatre sites principaux localisés autour d'un boulevard urbain central. Le cas turinois illustre les grandes tendances actuelles des stratégies d'aménagement des villes-centre : reconvertir et renforcer la compétitivité des centralités anciennes, créer des espaces symboliques du développement local, insérer les projets de renforcement des centres dans une stratégie d'agglomération, assurer une certaine continuité à des tissus urbains déstructurés par les délocalisations et les fermetures d'entreprises, penser la connexion des nouvelles densifications à des réseaux des transports performants permettant de concevoir le report modal, les grands équipements à créer, des actions sociales d'accompagnement à promouvoir, une recherche d'investisseurs privés, un nécessaire phasage des différentes tranches opérationnelles, des maîtrises d'ouvrages complexes, etc. L'analyse s'achève par quelques remarques critiques : la mise en réseau des différents sites devrait être garantie par des infrastructures de transport en commun. La réalité est fort différente. La qualité de réalisation de certains projets est parfois faible, ne semblant pas être en mesure de réellement améliorer le cadre de vie des turinois. La structure urbaine de Turin se transforme peu à peu. Le renforcement du modèle polycentrique, souligne Federica Regazzoni, permettra de mieux distribuer les intensités urbaines dans le périmètre urbain, mais tant que le trafic

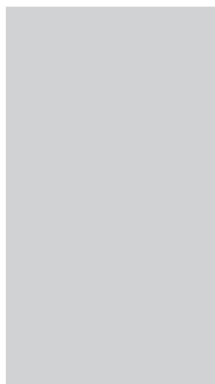


individuel ne sera pas mieux maîtrisé, les efforts engagés dans la réorganisation spatiale resteront peu efficaces en matière de maîtrise environnementale. Ainsi, si le modèle polycentrique apparaît comme potentiellement plus durable, les effets sur la fréquence et la distance des déplacements intraurbains et l'amélioration du cadre de vie sont loin d'être univoques et automatiques. L'efficacité du modèle polycentrique dépendra notamment des caractéristiques des pôles, de l'adéquation des politiques de transports et de la qualité des projets urbains.

Les questions de réorganisation spatiale et de maîtrise des flux urbains télescopent systématiquement les questions sociales et environnementales. Comme le souligne Cyria Emelianoff, les enjeux de reconfiguration spatiale de la ville contemporaine rencontrent les objectifs de lutte contre les inégalités sociales et écologiques des territoires. Ces inégalités se manifestent à toutes les échelles géographiques. Elles expriment notamment le constat que les individus ou groupes sociaux n'ont pas un accès équitable aux ressources et aménités environnementales pas plus qu'ils ne sont pas égaux face aux niveaux d'exposition aux pollutions, aux nuisances et aux risques. Elle identifie les catégories d'inégalités environnementales et écologiques, s'interroge sur les mécanismes de leur production et sur le rôle des politiques publiques. L'accès à l'offre d'aménités urbaines (commerces, équipements, espaces verts, etc.) peut être influencé non seulement par le statut socioéconomique mais aussi par la localisation des personnes. L'agencement des centralités, l'organisation des cheminements, des réseaux, des contiguïtés spatiales, etc., peuvent avoir des conséquences sur les valeurs d'usage des espaces. Mais un déficit d'intégration des problématiques sociales, environnementales et spatiales demeure. La problématique des inégalités est en construction et la prudence est de mise. De fait, il n'est pas possible d'opérer des corrélations simples entre la qualité environnementale et les stratifications en raison de plusieurs facteurs mis en évidence, notamment : la qualité du logement, la pondération des valeurs environnementales selon les différents contextes urbains, la qualité perçue et les pondérations effectuées entre les qualités de l'environnement social et celles de l'environnement écologique. Le jeu des interdépendances et des facteurs objectifs et subjectifs est complexe. Il en résulte

une difficulté récurrente dans les travaux récents à appréhender conjointement des inégalités de natures différentes malgré l'impression générale que la concentration spatiale des nuisances et de l'exposition aux risques environnementaux vont de pair avec la disqualification sociale des lieux et « *que les règles du jeu foncier assurent un tri des populations en fonction de la qualité globale de l'environnement résidentiel.* »

Les impacts spatialement et socialement différenciés des transformations écologiques et environnementales exigent la mise au point d'instruments de régulation adéquats. Pour C. Emelianoff, la lutte contre les inégalités écologiques et environnementales apparaît comme une composante essentielle de la question sociale. Les marges d'action des villes sont réduites. Elle dégage néanmoins trois directions de travail : élaborer des politiques étrangères locales ; redimensionner des politiques de solidarité via la réduction des empreintes écologiques de carbone pour les consommations directes et indirectes de ressources ; atteler des politiques socio-environnementales à la restauration des environnements déqualifiés en recherchant un empowerment écologique des populations. La problématique des inégalités écologiques et environnementales rejoint celles de la transition vers une économie écologique et un urbanisme durable. Des questions comme celles de la « gentrification environnementale », des effets inégalitaires des politiques énergétiques, de la fiscalité verte, de certaines requalifications urbaines, celle d'une géographie urbaine de la « qualité environnementale », de l'écart entre les mesures quantitatives de la qualité environnementale et les perceptions des habitants, ou celle encore de la spécificité des inégalités écologiques et environnementales par rapport aux inégalités socio-spatiales, restent ouvertes. Au regard des enjeux de la polycentralité, de l'agencement des densités urbaines et des réseaux qui les relie, la prévention et la gestion des inégalités écologiques et environnementales nous semblent devoir être reliées à l'accessibilité des équipements urbains et à l'habitabilité des lieux. Quels chemins pour édifier une ville agréable à vivre, juste et écologique. Une question majeure sur laquelle URBIA devra forcément revenir.



## Bibliographie

---

- Castells, M (1989) *The Informational City*, Oxford : Basil Blackwell.
- CERTU (2003). *Centralités dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?* Lyon : Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU).
- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. New York : Princeton Architectural Press.
- Corboz, A. (2001). *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Besançon : Editions de l'imprimeur.
- Champion, T. (2001). A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urban Regions : Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations. *Urban Studies*, 38 (4), 657-677.
- Fouchier, V. (1997). *Les densités urbaines et le développement durable : le cas de l'île de France et des villes nouvelles*. Paris : Editions du SGVN
- Newman, P. et Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and Cities: Overcoming automobile dependence*. Washington, DC : Island Press.
- Newman, P. et Kenworthy, J. (1989) *Cities and Automobile Dependence : a source book*, Aldershot : Gower Technical.
- Koolhaas, R. (1989). La grande ville et ses périphéries (entretien). *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n° 262, 90-91.
- Hinshaw, M. (2007). *True Urbanism : living in and near the center*. American Planning Association.
- Krier, L. (1998). *Architecture : Choice or Fate*. Berkshire : Andreas Papadakis Publisher.
- Wiel, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*. Sprimont : Mardaga.