



Par Sonia Lavadinho, collaboratrice scientifique, École polytechnique fédérale de Lausanne et Bernard Lensele, président de l'association Urbanistes des territoires.

Manifeste pour une centralité suburbaine

Les villes du futur vont devoir tourner la page de la croissance quantitative et de l'étalement urbain aux dépens d'un territoire rural qui serait uniquement passif. La complémentarité entre un tissu urbain de qualité et un milieu rural qui s'assume a déjà été clairement annoncée par la trilogie des lois Voynet, Chevènement et SRU il y a maintenant dix ans. Où en sommes-nous ?

Ces réformes ont été précédées par des prises de conscience, souvent plus pragmatiques, dans d'autres pays d'Europe, telle que la politique de la ceinture verte en Allemagne dans les années 1970, et au Royaume Uni, où le concept de cité-jardin cher à Ebenezer Howard¹ était déjà né il y a plus d'un siècle. Cette vision idyllique des cités-jardins prévoyait un réseau de villes moyennes de 30 à 32 000 habitants avec une ville centrale de 60 000 habitants environ. Cette approche correspondait à une échelle contrôlée et raisonnable de prime abord.

La ville à la campagne, un rêve qui a dérapé

Cependant, le développement de l'automobile et les trente glorieuses ont fait déraiper le concept de « ville à la campagne » vers une extension mal contrôlée des agglomérations: la rurbanisation est née, avec d'immenses zones de pavillons desservies presque uniquement par l'automobile; ce soi-disant « retour à la

nature » de citadins en manque d'espaces verts cumule fréquemment les faiblesses d'une faible densité mal structurée et d'espaces naturels mal traités: les inconvénients de l'urbain et du rural y sont souvent combinés.

Si l'on veut arrêter un étalement urbain énergivore et polluant, consommateur irresponsable d'espaces, il faut évidemment restructurer les tissus existants déjà urbanisés et leur donner davantage de sens.

Une reconstruction de la ville sur elle-même à trois échelles

La ville en tant que lieu d'échange et de rencontre appuie son existence même sur la multiplicité des activités humaines. L'expression actuelle la plus prégnante en est la fonction commerciale.

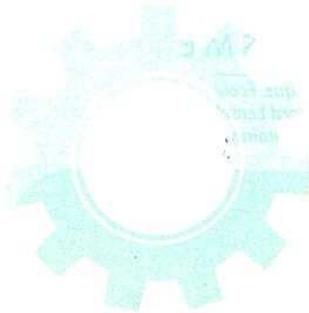
Cette fonction, pour être nécessaire, n'en est pas pour autant suffisante et les fonctions de loisirs et de culture ont notamment, depuis la cité antique, eu un rôle important dans le phénomène urbain.

Nos villes actuelles sont très souvent la résultante de croissances territoriales fortes et non totalement contrôlées: à partir d'une certaine échelle, la centralité se dédouble (l'exemple de la ville de Genève est caractéristique, avec la Cité et Saint-Gervais, de part et d'autre du cours du Rhône), puis elle devient multiple, avec des échelles de villes plus importantes: l'agglomération lilloise comporte ainsi un nombre de centres très important, qui peut aller jusqu'à une dizaine, à des échelles diversifiées, en se composant en Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

Le péri-centre s'organise ensuite, en référence à ces centralités, tandis que les espaces suburbains sont en pleine recherche d'identité. ...



Le Carré de Soie, nouveau quartier de l'agglomération lyonnaise.



... Cela nous donne donc trois échelles d'intervention: l'aménagement du centre-ville, celui de l'espace périurbain, déjà en connexion avec les espaces centraux, et le suburbain, qui tutoie l'étalement du même nom. Il nous reste à structurer les espaces de cet insaisissable suburbain, en complément de la nécessaire limitation de l'étalement de la ville.

La ville du futur et le renouveau du concept de centralité

À partir d'une certaine échelle d'agglomération, comme nous l'avons vu, la centralité se doit d'être multiple: elle concernera naturellement le centre-ville, et permettra également de structurer le périurbain.

Nous irons plus loin pour affirmer qu'elle a également toute sa place dans le tissu suburbain, qu'il faut à la fois limiter en terme d'étalement et renforcer en terme de structure.

La ville du futur devra manifestement dépasser l'opposition actuelle qui existe entre le centre et la périphérie. Elle se jouera donc avant tout dans les espaces suburbains: ceux-ci doivent obtenir rapidement des références en termes de lieux de rencontre et d'échanges.

“ La ville du futur devra manifestement dépasser l'opposition actuelle qui existe entre le centre et la périphérie ”

Le classique centre commercial, dévoilé en Europe dans les années 1960-1970, avec un grand parking et une volumétrie – il est difficile de parler d'architecture – de « boîte à chausure », ne peut plus suffire à répondre aux attentes de restructuration urbaine. En effet, plusieurs tendances fortes remettent actuellement en cause ce modèle: le tout voiture s'estompe, les transports publics et les modes doux assurent leur part croissante dans le système multimodal, y compris en périphérie; la demande de l'utilisateur évolue, ses attentes se diversifient et s'enrichissent avec une plus forte attente en termes de loisirs et de culture.

Les fonctions loisirs et culture gagneront même rapidement à prendre l'initiative, voire la primauté sur la fonction commerce: des réalisations récentes l'illustrent, telles que le Carré de Soie et SihlCity (voir encadré), respectivement dans les périphéries des agglomérations lyonnaise et zurichoise. La toute nouvelle réalisation de Vitam'Parc à Neydens donne quant à elle un exemple prégnant de tentative de création d'une centralité dédiée au bien-être, au sport et aux loisirs dans un contexte suburbain, pour l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Les ingrédients d'une démarche de structuration

D'une manière générale, et avec un clin d'œil aux visions anticipatrices d'Ebenezer Howard, la mise en relation des quartiers par un réseau dense de transports publics est à retenir. Le rattachement d'une nouvelle centralité en milieu péri ou suburbain par le train, le tram et un réseau propice aux modes doux est un plus évident. Plus il y en a, mieux cela vaut!

D'autre part, la centralité doit être multifonctionnelle: un centre-ville qui ne s'appuie que sur le commerce est un centre-ville mort dès la nuit tombante, comme le montrent bien les travaux de Jan Gehl et Lars Gemzøe². Le loisir et la culture en sont le nécessaire complément, avec leur corollaire, une animation qui joue sur des temporalités étendues pour fomentier de l'urbanité.



Fiskertorvet, quartier périphérique de Copenhague.

Un quartier périphérique, appartenant à cette zwischenstadt tant décriée par Thomas Sieverts³, qui serait jusqu'ici sous-estimé, peut dès lors trouver une attractivité pour le tissu urbain voisin – éventuellement même plus central – ainsi que pour la ruralité proche. Des projets comme le planétarium de Vaulx-en-Velin, qui crée une initiation de bon niveau à l'astronomie dans l'est de l'agglomération lyonnaise, ou le futur musée du Louvre-Lens, dans le pays minier en cours de reconversion du Pas-de-Calais, sont emblématiques d'une démarche de valorisation d'un tissu urbain périphérique.

Les centralités suburbaines, même s'il s'agit d'un apparent oxymore, peuvent rayonner sur leur environnement immédiat tout en ayant un impact plus lointain, et c'est bien là ce qui leur donnera leurs lettres de noblesse dans le contexte de la ville du futur. ■

1. *Garden-cities of tomorrow/Les Cités-jardins de demain*, Paris, Dunod, 1969 avec une préface de F. J. Osborn; essai introductif de L. Mumford; présentation de R. Auzelle.
2. *Nye Byrum/New City Spaces (Nouveaux espaces urbains)*, Jan Gehl & Lars Gemzøe, Arkitektens Forlag, Copenhague, 2001.
3. *Entre-ville: une lecture de la Zwischenstadt*, de Thomas Sieverts, Parenthèses, Collection Eupalinos, Marseille, 2004.

Le district de Nou Barris, à Barcelone.



► Sihlcity, une centralité nouvelle dans le sud de l'agglomération zurichoise

Sihlcity est le nom de ce nouveau quartier multifonctionnel du sud de Zürich, aménagé en 2007 à l'emplacement d'une ancienne papeterie industrielle.

L'ensemble comporte une surface utile de 100 000 mètres carrés qui fait la part belle à une centralité piétonne, avec une surface commerciale et un nombre important de commerces articulés autour d'une rue centrale qui débouche sur une grande place bordée



de terrasses et donnant sur la Sihl, la rivière qui longe le site. Ces espaces publics à ciel ouvert sont propices à des usages multiples, dont les temporalités et sociabilités se déploient largement au-delà des heures d'ouverture des magasins. Avec ses treize lieux de restauration, un hôtel de luxe et un spa, quelques logements de haut standing, un centre culturel, une bibliothèque, une garderie, un centre culturel, un centre médical, un espace fitness, dix salles de cinéma et une discothèque, Sihlcity comporte 24 h sur 24 tous les ingrédients de l'urbanité, du lieu d'échange et de rencontre. La desserte en transports publics est clairement mise en exergue (bus, tramway et train, toutes les dessertes étant effectuées à haute fréquence). Seules 850 places de stationnement sont disponibles (contre 4 750 au centre commercial beaucoup plus classique « Glatzentrum », proche) et elles sont payantes, contrairement à ce qui est pratiqué dans la plupart des centres commerciaux.

Ce concept est très incitatif pour l'utilisation des transports publics, au besoin en multimodalité et pour le développement de l'utilisation de modes doux, vélo et marche principalement.

Nous devons remarquer que la chalandise recherchée est globalement de haut de gamme: une clientèle plus large sur le plan de la représentation sociale et une implantation plus clairement suburbaine, avec une meilleure synergie avec le tissu urbain environnant, seraient des défis à relever dans une opération comparable. Ceci, afin de répondre pleinement au concept de la centralité périphérique, même si l'essai est déjà assez convaincant.