



HAL
open science

La ville européenne du XXI^e siècle : éclatée, plurielle ou recentrée ?

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. La ville européenne du XXI^e siècle : éclatée, plurielle ou recentrée ?. Population et avenir, 2014, 716, pp.17-19. 10.3917/popav.716.0017 . halshs-00934961

HAL Id: halshs-00934961

<https://shs.hal.science/halshs-00934961>

Submitted on 16 Oct 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La ville européenne du XXI^e siècle : éclatée, plurielle ou recentrée ?

Comprendre l'évolution des villes n'est pas aisé. Certaines mutations géographiques laissent penser à un processus d'éclatement ; d'autres conduisent à insister sur la pluralité croissante des types de territoires urbains ; mais d'autres encore insistent sur la revitalisation de nombre de centres-villes. Comprendre ces trois processus d'éclatement, de pluralité et de recentrage est essentiel. Bien que contradictoires, se déploient-ils de façon concomitante ?

La ville éclatée avec la nouvelle géographie des activités économiques

Traditionnellement, la ville, dans les pays du Nord, s'organisait autour d'un centre commandant des périphéries variées. Toutes les principales fonctions urbaines, politiques, économiques, financières, industrielles, culturelles ou de loisirs, se localisaient dans la partie centrale des agglomérations. Mais, à compter des années 1960, cette géographie s'est profondément modifiée¹.

par Gérard-François Dumont

Université de Paris-Sorbonne, laboratoire ENEC.

- ◆ difficultés à bien respecter l'environnement² ;
- ◆ meilleur accès routier pour les clients et les fournisseurs et parfois les salariés souhaitant éviter les encombrements des centres-villes.

Aussi nombre d'entreprises industrielles et de services ont-elles transféré leur activité du centre-ville à ses périphéries. Pour des entreprises déjà existantes, voulant optimiser leurs moyens de production, comme pour de nouvelles entreprises, les centres-villes n'offraient plus les conditions idéales et/ou les disponibilités foncières souhaitées. C'est ainsi que de nombreuses zones d'activités ont été créées dans les périphéries des villes.

L'entreprise n'a pas les mêmes frontières que la ville

Une autre cause du changement de localisation des entreprises à l'intérieur des agglomérations tient aux mutations économiques caractérisées par le fait que les réseaux des entreprises avec leurs clients et leurs fournisseurs se sont très souvent modifiés. Avant le développement du processus de globalisation, c'est-à-dire d'ouverture des marchés extérieurs, nombre d'entreprises concentraient leur attention sur un marché local et les centres-villes offraient une localisation favorable pour répondre au besoin de ce marché local. Avec l'ouverture des marchés, nombre d'entreprises se trouvent imbriquées dans une économie internationale avec une géographie élargie de leurs clients, bien au-delà d'un marché local³, à des marchés européens, voire mondiaux. Des entreprises dont le chiffre d'affaires dépendait essentiellement de leur ville d'implantation, et qui donc se plaçaient au centre de l'*urbi*, doivent nouer des liens avec des clients et des fournisseurs éloignés, donc aussi de l'*orbi*. Pour certaines activités, lorsque l'*orbi* compte plus que l'*urbi*, la localisation en centre-ville n'est plus impérative. En revanche, l'accès à des connexions nationales et internationales devient essentiel. D'où l'implantation dans des zones d'activités éloignées des centres-villes mais offrant de telles connexions, à l'exemple de Sophia Antipolis sur un territoire situé à une vingtaine de minutes de l'aéroport international de Nice. Autre exemple, nombre d'activités économiques de l'agglomération de Toulouse sont situées à l'ouest de la ville, et non à l'est, pour bénéficier des avantages de la proximité avec l'aéroport de Toulouse-Matablat. Dernier exemple, ces zones d'activités qui se sont développées depuis les années 1970 sur les territoires situés entre la ville de Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle.

La géographie des activités économiques a donc éclaté même si les centres-villes demeurent une nécessité pour des commerces et des services satisfaisant les besoins des personnes fréquentant chaque jour le centre-ville parce que leur domicile ou leur emploi s'y trouvent. Pour certaines activités, la localisation en centre-ville est jugée impérative car c'est là que



Photo 1. Istres : un panneau de signalétique d'une zone d'activités, témoin de la nouvelle géographie des activités économiques des villes.

Des entreprises localisées dans les centres-villes des grandes agglomérations se sont trouvées face à des difficultés combinant des facteurs différenciés :

- ◆ importance du coût du foncier dans les centres-villes ;
- ◆ besoin de surfaces plus importantes et d'usage plus rationnel ;

1. Dumont, Gérard-François (direction), *La France en villes*, Paris, Sedes, 2010.

2. Sachant par exemple que les entreprises sont responsables de la gestion de leurs propres déchets jusqu'à leur élimination finale, les collectivités locales n'étant tenues de gérer que les déchets des particuliers.

3. Même si se développent des exemples d'économie « localisée » appelé aussi « économie circulaire » ; cf. Haëntjens, Jean, « Les territoires au secours de l'économie », *Population & Avenir*, n° 714, septembre-octobre 2013.

leur clientèle les cherche ou car leur image de marque serait dévalorisée par une localisation dans une zone d'activité périphérique à l'identité souvent indifférenciée. Par exemple, les commerces de luxe, à Paris comme à Cannes, ne peuvent imaginer transférer leur implantation dans une zone d'activité périphérique éloignée des grands hôtels d'où vient leur clientèle internationale.

Du fait de l'éclatement de la ville, il arrive que de nouveaux sièges d'autorités politiques ne soient plus au cœur de la ville, mais en un point de structuration d'un nouveau quartier. Par exemple, l'hôtel de région Languedoc-Roussillon à Montpellier est, depuis 1988, un point focal vers l'est de l'agglomération. Toujours à Montpellier, le nouvel hôtel de ville, inauguré en 2011, vient témoigner des nouveaux noyaux urbains de la ville en direction de la Méditerranée. Autres exemples, l'édification en 1986 de l'hôtel de région des Pays de la Loire, à la pointe amont de l'île de Nantes, témoigne d'une nouvelle conquête urbaine, comme l'hôtel d'agglomération de Rennes Métropole inauguré en 2007 dans les quartiers sud de Rennes.

Ainsi, la ville avait auparavant un centre unique et sans concurrent qui polarisait les échanges ; elle s'inscrivait dans une unité de lieu. Elle a depuis éclaté en de multiples zones d'activités industrielles, tertiaires, commerciales, artisanales ou de loisirs qui exercent chacune des fonctions dont certaines se trouvent en concurrence du centre-ville à l'instar de nombre de centres commerciaux périphériques⁴ ou de ces salles de cinéma multiplex réalisées depuis les années 1990.

La ville éclatée, c'est une ville polynucléaire, sans centre dominant, donc formée de différents noyaux complémentaires à la hiérarchie imprécise.



La ville plurielle sous l'effet d'une nouvelle géographie des réseaux de transport

Parallèlement, surtout à compter des années 1980, un autre processus s'est déployé, sous l'effet de profonds changements dans les réseaux et les équipements de transports. Tandis qu'un nombre accru de ménages disposaient d'automobiles rapidement livrées⁵, les infrastructures routières se développaient : autoroutes diminuant l'espace-temps entre une grande agglomération et des villes moyennes ou petites

4. C'est le cas par exemple du centre commercial Poitiers-Sud dont la ville reconnaît implicitement sur son site web qu'elle a favorisé le caractère attractif par des équipements publics proches, comme une bibliothèque de quartier, un gymnase, une piscine. Sur le cas de Nantes, cf. Dumont, Gérard-François (direction), *La France en villes*, Paris, Sedes, 2010.

5. Rappelons que, dans les années 1950, le délai de livraison d'une 2CV Citroën était de... 18 mois !

Trois processus différenciés dans l'évolution des villes

Éclatement urbain : processus par lequel la localisation des activités économiques, auparavant concentrées en centre-ville, se trouve dispersée sur les territoires péri ou para-urbains.

Pluralité urbaine : processus selon lequel les habitants différencient leurs espaces vécus selon des lieux de travail, d'habitat, de consommation ou de loisirs.

Recentrage urbain : processus selon lequel les autorités urbaines mettent en œuvre un ensemble de décisions politiques relevant de l'urbanisme, des transports, de la culture, de l'aménagement des espaces publics... ayant pour effet de favoriser l'attractivité des centres-villes et de leur (re)donner une place primordiale au cœur des agglomérations.

Photo 2. Montpellier : le nouvel Hôtel de ville (2011), éloigné du centre-ville, dans le quartier de Port Marianne, au sud de Montpellier.

de son pourtour⁶, pénétrantes, périphériques, tunnels permettant d'éviter des carrefours... Bref, l'espace-temps entre les territoires s'est considérablement réduit en dépit des encombrements pouvant exister à certaines heures.

La profonde modification du rapport à l'espace s'explique aussi par le développement des transports publics, comme la réalisation et l'extension progressive de réseaux de tramways (qui donne à ce mode de transport un nouvel âge d'or à compter de la fin des années 1980) et de métro, usant parfois de technologies nouvelles comme le Val à Lille, Rennes ou Toulouse, ou de tram train⁷. En outre, la régionalisation des transports ferroviaires⁸ a engendré, en France, une modernisation de ces réseaux dont les fréquences, comme la qualité, se sont, depuis les années 1990, nettement améliorées, améliorations souvent complétées par des avantages tarifaires décidés par les conseils généraux ou régionaux.

En raison de ce qui précède, plus l'effet TGV qui a considérablement réduit l'espace-temps entre des territoires⁹, de nombreux ménages ont un lieu d'habitation éloigné de leur lieu de travail, par choix et/ou par souci de bénéficier de coûts fonciers nettement moindres que des territoires plus centraux.

Les ménages vivent, plus qu'une ville, des territoires

La motorisation des ménages et les mutations dues au développement des réseaux de transport ne se sont pas seulement traduites par une accentuation de la distance géographique entre les lieux d'habitat et de travail. Pour la population active comme pour la population inactive, ces changements ont aussi exercé des effets sur le choix des lieux de consommation et de loisirs qui peuvent se situer dans des territoires fort différents, donc dans un périmètre très élargi.

Il en résulte le phénomène que j'ai appelé de « ville plurielle », dû à ce que l'espace vécu des ménages peut se répartir entre une pluralité de territoires¹⁰ remplissant des fonctions différentes : habiter, travailler, consommer ou s'adonner à des loisirs. La ville plurielle, c'est la mise hors-jeu des centres-villes qui, dans leur acception traditionnelle, formaient une unité le lieu dont personne ne pouvait totalement se passer.

Mais, bien que les processus d'éclatement et de pluralité urbaine soient incontestables, un processus de recentrage urbain se constate aussi sous l'effet de politiques volontaristes.

La ville recentrée sous l'effet de politiques volontaristes

La combinaison de la ville éclatée, aux activités économiques dispersées en de multiples lieux, et de la ville plurielle, signifiant une pluralité d'espaces vécus par les habitants selon

6. Un exemple parmi tant d'autres : l'ouverture d'un nouveau tronçon de l'autoroute A89 en janvier 2013 a considérablement réduit l'espace-temps entre Tarare et Lyon, dont la distance par voie terrestre est de 50 kilomètres, et le temps de conduite estimé à 39 minutes ; cf. Dumont, Gérard-François, *Diagnostic et gouvernance des territoires*, Paris, Armand Colin, 2012.

7. Véhicule dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en milieu urbain et sur le réseau ferroviaire à l'exemple des lignes Nantes-Clisson ou de l'Ouest lyonnais.

8. Dumont, Gérard-François, *Les régions et la régionalisation en France*, Paris, Éditions Ellipses, 2004.

9. D'où souvent des parkings insuffisants autour de gares TGV comme celle du Creusot Montchanin.

10. Cf. également Beauchard, Jacques, « Une révolution dans l'espace français : la ville contre le territoire », *Population & Avenir*, n° 708, mai-juin 2012.



Photo 3.
Lyon : le nouveau siège (2011) du Conseil régional Rhône-Alpes dans le quartier central Lyon confluence.

leurs types de besoins aurait pu sonner la fin de centres-villes hiérarchisant le territoire de leur agglomération. Les centres-villes se trouveraient alors banalisés dans des agglomérations pourvues d'une multiplicité de noyaux urbains. Cela aurait signifié la complète substitution de villes s'organisant en cercles, du centre-ville aux périphéries, dont l'importance diminue au fur et à mesure de leur éloignement du centre, donc de villes radioconcentriques, par des villes polynucléaires, c'est-à-dire caractérisées par une diversité de lieux centraux.

Mais ce serait oublier le potentiel structurant et attractif du patrimoine urbain historique et la capacité des politiques publiques à réagir contre une dévitalisation des centres-villes. Depuis les années 1980, l'urbanisme de nombreuses villes des pays du Nord se caractérise par des politiques volontaristes visant à permettre aux centres-villes de maintenir ou de retrouver une place réellement primordiale dans le territoire de leur agglomération, même si ces centres-villes ne peuvent redevenir les lieux quasi-exclusifs des activités et des échanges.

D'abord, le pouvoir politique municipal est, quasi-généralement, resté dans les lieux centraux où il était historiquement implanté. Ce souci d'une localisation centrale s'est trouvé confirmé lors de la création de nouvelles autorités territoriales comme les conseils régionaux ou les communautés d'agglomération qui ont souvent privilégié des sièges en centre-ville. Ceci leur a été facilité par la disponibilité d'anciens bâtiments religieux, hospitaliers ou militaires. Par exemple, le Conseil régional du Poitou-Charentes a réhabilité en 1986 une ancienne institution religieuse au centre de Poitiers. Autre exemple, le Conseil régional de Lorraine a choisi comme siège l'ancienne abbaye bénédictine de Saint-Clément de Metz, dans le quartier central du Pontiffroy à Metz.

Ce souci d'une position centrale pour le pouvoir politique a été tout particulièrement mis en évidence à Lyon, avec le transfert, en 2011, du siège du Conseil régional Rhône-Alpes de la commune péri-urbaine de Charbonnières, à 8 km au nord-est du centre de Lyon, dans le quartier central de Lyon confluences¹¹.

Outre ces choix pour le siège d'autorités territoriales, les politiques municipales d'urbanisme, rendues possibles en France grâce à la décentralisation¹² mise en œuvre au début des années 1980, se sont souvent traduites par la réhabilitation des centres anciens. Des autorités locales ont multiplié des initiatives favorables à l'amélioration de l'attractivité des centres-cilles : aménagements attractifs, places et rues piétonnes, recréation de lieux patrimoniaux culturels¹³, réhabilitation de quartiers anciens

Photo 4.
Bordeaux : le nouveau tramway (2003) dont les nœuds principaux sont en centre-ville et qui a notamment désenclavé la rive droite de la Garonne et le campus universitaire.



Photo 5.
Nice : la place Massena, le cœur de la ville, repensé comme lieu de rencontre emblématique du réseau du nouveau tramway (2007).



La ville singulière et plurielle

La ville a éclaté, elle est devenue plurielle par la diversification des lieux fréquentés par ses habitants, notamment ceux des périphéries. Mais, en même temps, lorsque des politiques publiques ont valorisé la singularité du cœur des villes, en s'appuyant sur la richesse de l'héritage urbain historique, la ville s'est recentrée, affirmant le caractère primordial du centre-ville historique et affichant son identité sans pareil au sein des agglomérations. D'où des villes qui, au XXI^e siècle, sont, chacune, à la fois singulière, du fait de leur identité unique, et plurielle, par la diversité des territoires qui composent leur agglomération. 🍷

14. Zone urbaine soumise à des règles particulières en raison de son « caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non » (*Code de l'urbanisme*, art. L. 313-1).

15. Toutefois, il serait excessif de ne voir dans la ville recentrée que ce phénomène de gentrification ; cf. Dumont, Gérard-François (direction), *Géographie urbaine de l'exclusion dans les grandes métropoles régionales françaises*, Paris, L'Harmattan, 2011.

16. Par exemple, les deux lignes, Nord-Sud et Est-Ouest, du tramway d'Orléans se croisent au cœur de la ville.

11. Situé, comme son nom l'indique, à la confluence des deux voies d'eau qui traversent la ville, le Rhône et la Saône.

12. Dumont, Gérard-François et Wackermann, Gabriel, *Géographie de la France*, Paris, Éditions Ellipses, 2002.

13. À l'exemple des arènes romaines de Nîmes redevenues dans les années 1980, après des siècles de suspension, un lieu de spectacles.