



Thomas Dawance

*Approche théorique des notions
de "centralité" et de "polarité",
et de leurs usages dans le
SDER*



Sder

*Notes de recherche 2004/1
Secrétariat du SDER, Namur*



Thomas Dawance

Guide-ULB

Approche théorique des notions de "centralité"
et de "polarité", et de leurs usages dans le SDER

NOTES DE RECHERCHE, 2004/1

Secrétariat du SDER, Namur.

L'administration et les autorités ministérielles ne sont pas engagées par les notes de recherches

Ci-après un apport intéressant sur des concepts qui fondent le Sder. Tout en ne partageant pas totalement l'interprétation de l'auteur quant à leur contenu dans le Sder (dimension esthétique), le secrétariat estime que ce rapport de recherche est une contribution de qualité à la réflexion.

Ce texte est extrait d'un rapport préparatoire à l'établissement d'une stratégie de revalorisation des gares d'intérêt régional dans le cadre de la structure territoriale de la Wallonie afin de favoriser le report de mode.

La Conférence Permanente du Développement Territoriale (CPDT) a étudié l'avenir des gares d'intérêt régional (IC et RER) comme centralité de développement (quelles fonctions et quelles dynamiques à privilégier) et comme pôle de transfert de modes (quelle place dans la chaîne de mobilité au sein d'un territoire en recomposition au travers du processus de métropolisation).

L'objectif de cette note consiste à donner des éléments de compréhension utiles à l'étude de faisabilité de cette hypothèse à partir de l'étude des notions de « centralité » et de « pôle ». Nous chercherons d'abord à comprendre comment ces notions sont mobilisées dans les théories spatiales qui tentent de rendre lisibles les logiques actuelles de structuration territoriale à l'échelle régionale. Nous partirons alors du phénomène contemporain de métropolisation pour appréhender les différentes centralités considérées.

Nous nous attachons ensuite à analyser l'usage de la notion de « pôle » dans le SDER afin de souligner les enjeux et objectifs auxquels cette notion est associée par les autorités wallonnes compétentes en matière d'aménagement du territoire.

METROPOLISATION, CHANGEMENT D'ECHELLE ET NOUVELLES CENTRALITES

Pour comprendre les logiques contemporaines de structuration du territoire et saisir l'usage actuel des concepts de « centralité » ou de « pôle », il faut d'abord se situer à une échelle macroscopique de structuration du territoire, celle de la mondialisation accrue des échanges et de l'insertion des villes dans un réseau de villes mondiales... Plusieurs tendances sont à l'œuvre : la métropolisation définit de nouvelles centralités à l'échelle planétaire, ce qui implique la concentration d'activités supérieures et d'autre part à l'échelle régionale l'éclatement d'autres activités dans des aires métropolitaines.

Dans ces aires métropolitaines souvent caractérisées comme des espaces périurbains, de nouvelles centralités émergent que l'on peut, au stade actuel circonscrire aux centres commerciaux et aux noyaux secondaires d'entités urbaines, se trouvant embarquées dans une revalorisation identitaire.

A l'échelle de la Belgique, Bruxelles, Lille, Luxembourg... correspondent immanquablement à ce type de centralité métropolitaine alors qu'une large partie de la Wallonie est sous leur influence. Les gares wallonnes d'intérêt régional s'inscrivent donc dans cette nouvelle recomposition territoriale.

Métropolisation

Plusieurs auteurs identifient la forte centralité dont sont dotées à l'échelle planétaire « *toutes les grandes métropoles qui participent, à des degrés divers, aux multiples flux et interactions qui tissent la trame et la chaîne du système monde* » (Coffey & ali., 2000, p. 277).

Cette conception se base principalement sur le rôle que jouent l'essor de l'économie globale dans la production d'une nouvelle géographie de la centralité (et de la marge). « *On assiste à la formation d'un centre « transterritorial » constitué en partie par l'espace numérique, via les intenses transactions économiques du réseau des villes globales* » (Sassen, 2000 p. 110). Bruxelles s'insère alors pleinement dans la hiérarchie urbaine centralisée reliant les principales capitales financières/culturelles/de service européennes et mondiales.

Dans cette lecture très large de la structuration spatiale, « *le centre peut être vu comme zone métropolitaine recouvrant une grille d'activités commerciales intenses* » (Sassen, 2000, op. cit.). Cette conception de la centralité englobe alors la région étendue (aire urbaine) dans sa définition et assimile, en quelque sorte, la dispersion de l'urbain à la formation d'une centralité d'échelle supérieure.

En outre, en vertu de son centre « *la métropole contrôle, présente, rassemble mais aussi distribue* » (J. Labasse, 1966, p. 357). Ne peut-on, en effet, voir dans la priorité de développement de lignes RER en étoile, reliant Bruxelles à son aire urbaine, une mise en adéquation des politiques urbaines à cette capacité polarisante de la capitale ?

Centre urbain et fonctions supérieures dans le centre de la métropole

Si les métropoles peuvent effectivement se définir comme les centres d'une nouvelle globalité, elles en témoignent d'abord par le renforcement des places financières en leur centre. Samuel Bordreuil analyse bien comment les flux de longues portées (commerce transnational, centralisation de l'administration européenne (dans le cas de Bruxelles), flux de clients lointains, etc.) s'approprient le centre des villes et poussent à une restructuration de ces centres qui les rend sans cesse plus accessibles. « À terme on aboutit à cette figure paradoxale du centre moderne, le « centre-ville », point le plus intérieur qui se trouve le plus ouvert sur l'extérieur » (S. Bordreuil, 1995, p. 6).

Cette analyse permet de comprendre la tendance à la spécialisation autour de « fonctions supérieures » des places centrales des métropoles. Le maintien en ces lieux de la base financière et des sièges sociaux d'entreprises confirme le rôle directionnel du « centre-ville ». Ces fonctions supérieures sont, en effet, soit implantées dans des centres d'affaires, souvent localisés sur les principaux nœuds de communication de la ville-centre (comme autour des gares internationales – gares du Nord et du Luxembourg), soit directement dans les centres anciens. Ces deux types de localisation renvoient à deux mythes correspondant à deux centralités distinctes. Le mythe de la modernité d'une part et le mythe de la ville d'autre part.

En effet, le « centre d'affaires » renvoie au mythe de la modernité et « *de l'espace abstrait que Lefebvre caractérisait avec les qualificatifs suivants : le géométrique, l'optique (le visuel) et le phallique (tours)* » (Devisme, 1998, p. 69). Ce type d'aménagement fortement symbolique permet de magnifier et de conforter le pouvoir de ceux qui l'exercent, et reste encore fortement valorisé par les entreprises et les administrations. Le centre ancien renvoie quant à lui au mythe de la ville historique ou sédimentée. « *La patine du temps est aujourd'hui une valeur urbaine éminente qui n'a pas échappé à ceux dont la position dépend pour une bonne partie du prestige attribué par les autres.* » (L. Devisme, 1998, p. 50). La griffe spatiale, le prestige de l'emplacement sont des faits bien réels¹.

¹ Notons également que dans les discours sur la métropolisation de la ville, l'image culturelle de la ville semble devenir un élément déterminant d'une politique d'image de marque.

Des nouvelles polarités éclatées dans l'aire métropolitaine

De cette logique d'implantation de « fonctions supérieures » dans les centres-villes découle une autre conséquence de la métropolisation : corrélativement à l'effet polarisateur des métropoles, et au renforcement des places financières, on observe un éclatement des autres types d'activité. « *Le renforcement recherché de centralités anciennes (de substrat historique) est parallèle à un renforcement de centralités en périphérie. Le premier se fait sur un territoire fétichisé, alors que le deuxième n'aurait pas de modèle et fait souvent l'objet de critique radicale d'ordre normatif* » (L. Devisme, 1998, p99)..

Selon nous, il ne faut pas déduire de cet éclatement et de cette décentralisation des fonctions une conception « nébuleuse ou anarchique des territoires périurbains ».

Certes, la mobilité automobile et plus récemment les nouvelles technologies de l'information et de communication portent un idéal de libération complète des établissements de toute forme de contrainte de localisation et participent activement « *au processus de « concentration – diffusion – différenciation spatiale* » » (Claisse, 1997, p.93). Cependant, rien ne permet de penser que ces nouvelles localisations se déterminent aléatoirement, ni que cette dispersion des activités ne concoure pas à la matérialisation de nouvelles concentrations, de nouvelles centralités. Peut-être n'ont-elles pas les mêmes caractéristiques que le centre-ville des métropoles.

La motorisation généralisée « *ne fait pas disparaître les espaces de concentration ; bien au contraire, elle en multiplie les occurrences. On passe du centre aux « pôles », souvent périphériques, comme on sait* » (S. Bordreuil, 1995, op. cit.). Il s'agit principalement des centres commerciaux de périphéries (parfois qualifiés de « centralité effective » (L. Devisme, 1998, p. 81)), des parcs technologiques, centres logistiques, « entertainment center », etc.

Une caractéristique de ces centralités est peut-être, comme le suggère P. Claval ou S. Bordreuil, leur caractère ponctuel et potentiellement éphémère. En effet « *dans le bain « iso-accessible », ces nouveaux pôles ont plus de mal à capitaliser durablement les mobilités. Ils ne se situent pas aux terminaux privilégiés d'une structure ossifiée et hiérarchique de déplacements captifs. Les pôles, à cet égard, ne sont jamais que les effets, temporaires, de polarisations, qui convergent à tel moment sur tel nœud de réseau, pour se reporter éventuellement sur d'autres, également accessibles* » (S. Bordreuil, 1995, p. 5). Peut-être pouvons-nous émettre l'hypothèse que le développement de nouvelles gares RER et la recomposition des gares d'intérêt régional en Wallonie peuvent aider à structurer plus durablement le territoire ?

Toutefois cette hypothèse se heurte aux caractéristiques intrinsèques des localisations et des configurations de ces centralités et de celles des gares. En effet, ces nouvelles centralités périurbaines se distinguent des centres desservis par les gares actuelles par la dédensification (gaspillage foncier, mitage, etc.), par leur spécialisation fonctionnelle qui résulte en première instance des politiques de zonage, mais aussi de logiques économiques. Dans le cas parisien, Beckouhche et Vire ont montré que les centralités émergentes de polarisation sélective concurrence Paris (par leur forte attractivité de cadres) lorsqu'elles sont concurrentes sur les tâches les plus « nobles » (services supérieures aux entreprises et activités technologiques, centres logistiques) (Beckouhche et Vire, 1998).

Enfin, les nouvelles centralités périurbaines se distinguent par une accessibilité souvent exclusivement routière, ce qui peut sûrement être imputé à la rentabilité décroissante des transports en commun efficaces mais surtout aux politiques menées antérieurement. En effet, ces dernières ont longtemps favorisé les forces centrifuges et la suburbanisation. Elles l'ont fait, d'une part au travers de leurs politiques sectorielles, dont les effets spatiaux ont longtemps été négligés (aide à l'accession à la propriété, « urbanisme commercial », aménagement des réseaux de circulation, parc industriel, fiscalité des entreprises, etc.), et d'autre part, par des contradictions entre échelles d'intervention (différents niveaux territoriaux de décision). (L. Devisme, 2001).

Plusieurs facteurs déterminent donc le choix de localisation des différentes activités dans les nœuds de circulation périphérique des villes (fiscalité, prix du foncier, proximité de ressources localisées si nécessaire, proximité des consommateurs, etc.). Mais le facteur principal est très probablement celui de la bonne accessibilité du site d'implantation. Laurent Devisme a très bien montré dans une étude récente menée à Tours, qu'à l'heure où l'organisation urbaine s'appuie sur une métrique liée à l'automobile, « *un lieu est central en matière d'accessibilité s'il est à la fois proche d'autres sites de l'agglomération et proche de la rocade et de l'autoroute* » (L. Devisme, 2001, p. 4). L'auteur constate alors pour quatre sites de l'agglomération la même « *corrélation spatiale de position entre sites de meilleure accessibilité et zones de développement économique* » (L. Devisme, 2001, p. 5).

Les théories des « *centralités d'accessibilité* », « *d'accessibilité maximale* » (basées sur le binôme mobilité/accessibilité) constituent aujourd'hui une véritable *doxa*², et proposent les principes de composition architecturale des réseaux. Ainsi, l'ensemble des points du territoire sont analysés, sous le prisme de l'accessibilité maximale, en fonction de leur position dans l'armature urbaine et des potentialités qui peuvent s'en dégager.

Deux types de centralités dans l'aire métropolitaine

Il est peut-être opportun d'établir une distinction entre les nouveaux pôles d'emploi (que nous venons d'aborder), qui renvoient aux logiques d'implantation des activités et qui ne sont pas nécessairement attractifs pour les ménages et les pôles secondaires que nous allons présenter. Ces pôles secondaires sont attractifs pour les ménages, composés d'activités « banales », et liés à la vie quotidienne des ménages. L'étude menée conjointement sur les logiques résidentielles et les chaînes de mobilité des ménages nous permettra d'établir une typologie des ménages sur base de leurs déplacements mais aussi en fonction de la nature des centralités que ces ménages semblent mobiliser. En effet, la centralité n'est pas l'attribut d'un lieu mais une qualité qu'on lui donne.

En attendant, on peut soutenir avec L. Devisme qu'il existe principalement deux types de centralité secondaire en banlieue française, mais observables, selon nous, en Wallonie. « *Il y a d'une part une centralité forte avec les grands centres commerciaux (un hypermarché d'une grande chaîne de distribution s'installe avec des galeries commerciales sur une grande surface fortement consommatrice d'espace, les parcs automobiles en étant essentiellement la cause) et d'autre part une centralité plus ou moins calquée sur celle de type traditionnel que l'on cherche à créer de toutes pièces afin de « réintégrer » des quartiers « relégués », des espaces « anonymes », c'est-à-dire avant tout les populations qui les composent* » (L. Devisme, 1998, p. 81). Cette vision duale des centralités périphériques renvoie aux oppositions suivantes : laissez-faire / interventionnisme, consommation de produits / appropriation d'un lieu de vie.

² Ce dit d'une opinion communément admise (Le Petit Larousse).

S. Bordreuil propose deux manières d'envisager la centralité qui sont utiles pour nuancer et expliquer la pertinence de la classification centres commerciaux / centre d'intégration que nous venons de présenter.

L'auteur distingue le « centre de mouvement » et le « centre de figure ». « *Le centre de mouvement répond au principe de la centralité d'attraction. La localisation de ses occurrences dépend du couple mobilité / accessibilité. Les centres de mouvement tendent à s'incarner en des objets solitaires, « entertainment centers » à l'écart des zones résidentielles. Le centre de figure dépend quant à lui du couple représentation / régulation. Inscrit dans l'espace, sa fonction est de rendre visible une société à elle-même et de faire fonctionner ce régime de visibilité par un rôle d'organisation* » (S. Bordreuil, , 2000, p.18).

Bien que ces deux analyses semblent établir une nette distinction entre les « centres de mouvement », qu'incarneraient les grands centres commerciaux de la classification de L. Devisme et les « centres de figure », qu'incarnerait la volonté politique de renforcement des noyaux denses d'urbanisation périphérique, il est, selon nous, important de rappeler que toute centralité est composée d'une part de *mouvement* et d'autre part de *figure*.

Les centres commerciaux

Localisés sur les voies rapides (autoroutes, périphériques, rocade, etc.), situées à l'interface entre l'agglomération densément bâtie et son aire de chalandise, les centres commerciaux se trouvent donc valorisés en termes d'accessibilité au détriment du « commutateur central », soit le centre urbain. « *Rien d'étonnant alors à ce que les enseignes de la grande distribution, les promoteurs de centres commerciaux, les municipalités des communes de banlieue et les habitants périurbains dont la vie est structurée par d'importants déplacements pendulaires plébiscitent une réorganisation de la centralité au bénéfice de « centres périphériques », ces lieux dont la centralité tient précisément à leur situation périphérique par rapport à l'organisation spatiale antérieure* » (L. Devisme, 2001, p. 403).

Cependant, le succès des centres commerciaux périphériques ne doit pas être réduit à une seule logique d'accessibilité et de gain de temps. Il joue aussi potentiellement le rôle de centre de figure. En effet, les supermarchés semblent s'adapter aux aspirations du consommateur (le rare et le banal s'y retrouvent), la présentation des marchandises développe des subtilités (longtemps négligées par la grande distribution)... L'aménagement évolue et « *on retrouve finalement les éléments de la centralité traditionnelle (les carrefours des galeries commerciales se voient dotés de noms de place, avec force mobilier urbain, etc.). Seul le caddie est vraiment hétérotopique au vieux centre* ». Au bout du compte se produit un espace urbain simulacre, qui détourne ou s'approprie le couple représentation / régulation du centre comme figure, dans un élan ludique qui permet de camoufler quelque peu l'objectif final de vente de produits.

Jérôme Monnet émet l'hypothèse que la production d'espaces symboliques semble aujourd'hui entre les mains des décideurs économiques (dont font partie les grandes chaînes de distribution), plus que – comme ce fut le cas dans le passé - des institutions religieuses ou des pouvoirs publics (J. Monnet, 2000). Il poursuit en disant que « *en exagérant certainement, on pourrait alors dire que le type de pouvoir qui domine dans les processus d'élaboration de lieux symboliques contribue à l'identification de la société, soit comme une communauté de croyants, soit comme une nation de citoyens, soit comme un marché de consommation ou un bassin de main d'œuvre.* » (J. Monnet, 2000, p. 8). C'est pourquoi il ne faut pas se contenter de dénoncer comme une mascarade qui cacherait la réalité, les manipulations symboliques effectuées par les grandes chaînes de distribution dans les centres commerciaux. « *Elles doivent être analysées et explicitées de telle sorte que chaque habitant ou usager d'un espace puisse produire la symbolisation qui lui est la plus appropriée* » (J. Monnet, 2000, op. cit.).

Il semble, d'après Devisme, qu'en périphérie urbaine ce soit la logique marchande qui domine et façonne la centralité effective, ce qui l'amène à voir dans cette évolution une « *déterritorialisation du centre* » (L. Devisme, 1998).

Si ces zones commerciales apparaissent en première analyse comme monofonctionnelles, on constate cependant plusieurs formes de complexification des fonctions en certains points. Par exemple, certains centres commerciaux se couplent de centres de restauration, de centres de loisirs, de complexes cinématographiques, de salles culturelles, de discothèques, de dessertes de transports publics, parfois de centres de services publics, etc. Parfois, ces centres deviennent attractifs au-delà des heures d'ouverture des magasins. Ils veulent tous signifier. « *Cette diversité se fait alors bien souvent au détriment d'un centre-bourg dont la fossilisation est accélérée et renforcée parfois par des pratiques d'aménagement accentuant son décorum (les aménagements de centre-bourg comme cérémonie funéraire)* » (L. Devisme, 2001, p. 374).

Les centres en quête d'identité

Dans le contexte de l'extension et du morcellement tendanciels de l'urbain et de la mise en concurrence de toutes les entités polarisatrices du territoire, la volonté politique de rendre une société visible à elle-même (centre de figure) devient capitale. En effet, le cadre de la recherche de centralités identitaires est celui des politiques urbaines qui est en fait traversé par un double mouvement de recherche de l'intégration des périphéries et de renforcement des centres anciens (reconquête des centres).

« *La volonté de reconstitution d'une centralité et l'insistance mise sur l'intégration urbaine participent à la recherche forcenée d'une unité spatiale et sociale autour du pouvoir local pour garantir une identité menacée de fragmentation, que ce soit au niveau des villes dans leur ensemble ou de sous-unités de quartiers* » (M. Bonetti, 2001, pp. 21-22). Ce qui fait dire à L. Devisme que « *les attentes contemporaines à l'égard de l'urbanisme ne semblent plus tant de l'ordre de la régulation spatiale que de l'instauration spatiale, c'est-à-dire de l'ensemble des actes qui donnent sens à l'espace* » (L. Devisme, 2001, p. 162).

Sur le plan de l'aménagement, une difficulté subsiste dans la formation de ces centralités. « Une fois le statut de « centralité de proximité » ou de centralité communale atteint, certains urbanistes expriment directement le fait de ne pouvoir entrer en relation de concurrence avec la ville-centre, le glissement vers la ville multipolaire signifiant une mise en réseaux de centralités d'ordres différents. La difficulté tient alors dans l'accession à une dimension symbolique du territoire communal en question. Si tous les profits symboliques restent cantonnés à la ville-centre, la motivation de l'urbanisme pour les communes périphériques ne peut qu'être diminuée, cantonnée à la gestion d'incohérences d'infrastructures ou bataillant pour obtenir un minimum de qualité architecturale » (L. Devisme, 2001, p. 294).

La reconstitution d'une centralité et l'intégration urbaine comporte en outre, des aspects économiques (éviter le saupoudrage des équipements publics de rayonnement communal), des aspects fonctionnels (point de repère physique et institutionnel) et des aspects sociaux (structuration valorisante d'une ville de banlieue) (L. Devisme, 1998). La recherche d'un regain d'urbanité, de convivialité et de participation citoyenne est souvent exprimée.

Cependant, ces logiques d'intégration développées, dans le cadre des politiques des grandes villes notamment, ne signifient pas pour autant une étatisation de la production de l'espace. En effet, « le politique comme instance intrinsèquement « centralisatrice », semble de moins en moins être au principe d'une centralisation des espaces urbains autour de lui » (S. Bordreuil, 1987, p. 790). Les moyens mobilisés sont surtout orientés vers les « quartiers pauvres » et sont plutôt d'ordre sécuritaire (police de proximité), économique (économie sociale, réinsertion par l'emploi) et social (systèmes d'assistance). Et au final, l'objectif à atteindre semble « la pacification du champ social avec un processus de naturalisation des antagonismes sociaux ». (L. Devisme, 1998, p. 88). « La proximité est un élément fort de la doctrine d'intervention sur les quartiers sensibles. Mais ce mot « proximité » occulte les enjeux liés à la distance » (E. Le Breton, 2002, p. 6). Or, la mobilité est indéniablement un facteur d'exclusion.

L'USAGE DU CONCEPT DE « POLE » DANS LE SDER

Après avoir brièvement présenté les principales restructurations territoriales corrélatives de la métropolisation des territoires, il est, selon nous utile d'analyser le regard que semblent poser les autorités régionales, compétentes en matière d'aménagement du territoire sur ces matières.

Nous analysons, ici, l'usage des notions de centralité ou de pôle, par le SDER, en cherchant à identifier autour de quels objectifs ces notions sont mobilisées. Nous verrons qu'elles sont utilisées à chaque échelon territorial, renforçant ainsi une vision polycentrique du territoire, qu'il s'agira d'identifier. Nous illustrerons que les objectifs de structuration territoriale annoncés constituent des enjeux majeurs face aux logiques encore bien actuelles de développement de zones résidentielles périurbaines. Enfin, nous commenterons les enjeux de complémentarité sensés s'exercer entre les différents pôles dans une vision de structuration polycentrique du territoire et concluons sur l'importance donnée à l'image valorisante des pôles dans la recherche de renforcement des centralités wallonnes.

La centralité se décline à tous les échelons territoriaux

Le projet de structure spatiale proposé dans le SDER relève bien de l'usage des théories des « centralités d'accessibilité » et ce à toutes les échelles de l'aménagement du territoire. En effet, à une époque où l'articulation global/local est exacerbée, l'ensemble des maillons de l'armature urbaine est mobilisé et considéré comme pôle potentiel et la centralité est déclinée à toutes les échelles. Ainsi, le SDER identifie plusieurs niveaux de polarité sans établir pour autant une typologie stricte³. Un gros village se définit comme un *pôle* attractif des communes rurales avoisinantes⁴, tout comme à l'autre extrême, Liège peut se définir comme *pôle* transfrontalier à vocation métropolitaine.

On peut facilement comprendre que c'est à l'échelle des aires métropolitaines, ou à l'échelle régionale wallonne que le principe planificateur du polycentrisme a le plus d'avenir « *tout simplement parce qu'il rend compte de la réalité contemporaine des relations économiques et institutionnelles dans un grand nombre de régions urbaines.* » (Scherrer in Watcher et al. 2000, p. 62).

Une vision polycentrique du territoire ?

Si le polycentrisme devient un modèle urbanistique, alors l'idéal rejoint la pratique parce que la principale caractéristique de cet idéal polycentrique est qu'il ressemble à la réalité. Au vu des enjeux annoncés de développement de nouvelles centralités autour des gares IC et RER, cette affirmation de correspondance entre modèle urbanistique et réalité territoriale soulève un débat de taille, qu'il s'agit de présenter : *de quel polycentrisme parle-t-on ?*

S'agit-il d'un polycentrisme fondé majoritairement sur le développement de localisations privilégiées sur les axes structurants routiers (le SDER suggère de tirer davantage parti des eurocorridors et des pôles en formation dans les banlieues des grandes villes) ? Ou s'agit-il de développer un polycentrisme spécifiquement fondé sur le rôle structurant des transports publics entendus comme collectifs et durables (selon le SDER, il faut favoriser les transports ferroviaires, favoriser la mobilité de tous et anticiper les risques de déstabilisation qui affaiblissent l'attractivité du centre) ?

Le SDER, relativement ambivalent en la matière, semble donc encourager tant un polycentrisme fondé sur l'iso-accessibilité de la circulation automobile et en appui des phénomènes actuels de désurbanisation et délocalisation qu'un polycentrisme fondé de manière volontariste sur le recentrage de l'urbanisation autour des nœuds de transports durables.

Peut-être peut-on affirmer que le polycentrisme prôné par le SDER vise à articuler les deux notions de pôle et de centralité en recherchant la complémentarité des modes de transports plutôt qu'en favorisant le développement territorial fondé uniquement sur l'automobile.

³ Sont spécifiquement identifiés comme pôles : Namur (Capitale régionale), Liège et Charleroi (pôles majeurs), Mons (pôle régional). De même, sont définies d'autres polarités secondaires « qui sont d'importance assez différente et possèdent en commun l'exercice d'un rôle de polarisation dépassant largement l'échelle communale et présentent un caractère urbain plus ou moins affirmé » (SDER, 1999, p. 134).

⁴ Notons que dans les petits villages, il semble que ce soit la fonction éducative, plus que la présence de commerces, qui constitue la force des « micro-centralités ».

Il est certes peu vraisemblable d'établir un transport collectif dans des aires métropolitaines éclatées et à l'habitat dispersé en remplacement de la voiture. Il est sans doute tout aussi illusoire de penser que les résidents et les activités vont abandonner massivement leurs tendances centrifuges. En effet, les nouvelles unités résidentielles continuent de s'implanter à l'écart des lignes de flux et de leurs nuisances. Cela révèle bien l'écart existant entre la volonté de réaffirmer une structuration territoriale forte de densité, de mixité et d'échange énoncée dans le SDER et ces tendances lourdes de la « désurbanisation » que continuent à valoriser les classes moyennes et supérieures.

Il convient dès lors, à l'instar de la présente étude, d'analyser comment les centralités existantes ou à créer autour des gares peuvent contribuer à l'émergence de nœud de transfert de mode ? Néanmoins, on peut encore se demander si ce volontarisme a des chances d'influencer de manière significative la structuration du territoire wallon à l'heure où la voiture domine, que les services rendus par le chemin de fer demeurent peu attractifs, que les gares furent pour l'essentiel construites au siècle dernier dans des quartiers aujourd'hui peu accessibles depuis les zones résidentielles et que les politiques de dispersion de l'urbanisation perdure en raison des plans d'affectations des sols hérités des années de croissance.

Complémentarité ou concurrence entre centralités ?

Si le pouvoir régional résonne en terme de complémentarité, aux échelles inférieures, il s'agit plutôt de concurrence. Ce constat justifie le grand chantier des solidarités intercommunales et dans certains cas, les centres principaux tendent à être multi-communaux.

Cette logique de concurrence se marque par la thématization des espaces (les uns devront jouer sur l'attractivité touristique, les autres sur la spécialisation technologique, etc.). Cette thématization risque bien de vider partiellement de son sens le concept de mixité (pourtant associé au concept de centre) et d'annoncer le déclin relatif de la diversité des espaces de concentration.

Le SDER fait constamment référence aux atouts spécifiques (aux avantages comparatifs) sur lesquels les différentes centralités identifiées doivent se baser pour renforcer leur capacité d'attraction. Si, dans certains cas, les atouts semblent clairs, pour d'autres ils le sont beaucoup moins. Par exemple, à La Louvière (zone industrielle désaffectée), il s'agira d'effacer les traces du passé pour rendre le pôle attractif, sans qu'une orientation ou un atout sur lesquels tabler ne soient mentionnés (si ce n'est une valorisation de l'image de la ville). « *Il semble que l'on tourne en rond : le projet urbain se réalise par le renforcement des centralités, la centralité étant permise par la mise en œuvre d'un véritable projet urbain. Les échelles sont confondues et la centralité rarement définie* » (L. Devisme, 1998, p. 91). Comme le souligne P. Genestier « *les doctrines urbanistiques sont donc exemptes de concepts, mais riches de termes en vogue (tels que celui de centralité, de polarité, de densité, d'urbanité, de cohésion sociale) peu articulés à une réalité observable et souvent liés entre eux par des relations d'itération et d'extrapolation par évocations réciproques* » (P. Genestier, 1990, op. cit.).

Vers un urbanisme d'image ?

Il semble que la volonté récurrente du SDER de « rendre les pôles attractifs » renvoie massivement à des critères esthétiques, de visibilité, de symbolique des lieux. C'est notamment très clair pour les anciennes zones industrielles, comme Charleroi pour laquelle « *il s'agira de poursuivre les actions permettant l'affirmation d'une nouvelle image urbaine* » (SDER, 1999, p. 135). « *Le contenu de la centralité en germe dépend d'un regard partiellement esthétisant qui joue par conséquent sur les signes de la centralité* »⁵ (L. Devisme, 2001, p. 372).

Certes « *la centralité et le centre sont des figures premières, des embrayeurs d'action politique. Ce sont des catégories normatives sans lesquelles l'action spatiale politique ne serait probablement pas possible* ». (L. Devisme, 2001, p. 295). Et c'est en mobilisant ces figures que l'on peut discuter du principe d'organisation souhaitée et rendre la structure territoriale visible à elle-même. « *La centralité fait un retour en force dans un contexte où l'on repense de plus en plus l'espace comme espace instituant et non comme espace institué* » (L. Devisme, 1998, p. 83).

Cependant, cette évolution vers un urbanisme d'image révèle aussi la « dégradation des termes du projet urbain marquant l'affaiblissement des théories constituées de l'espace urbain dans la mise en forme urbaine » (G. Verpreat, 2001, p. 8). On se retrouve plutôt face à une circulation exacerbée des représentations urbaines (narration urbaine, marketing du développement et de la concurrence des territoires) ou peut-être face à une forme de « marketing territorial qui consiste à mettre sur le marché des identités urbaines à monnayer » (L. Devisme, 2001, p. 372). Si le facteur « temps », corrélatif des logiques d'accessibilité, devient un enjeu majeur, alors le développement de projets de gare peut sans doute être vu comme une intégration dans le discours urbanistique de la nécessaire maîtrise (collective) du temps⁶.

⁵ Par exemple, « *ce qui fonctionnait jusque-là comme dans n'importe quel espace industriel – les berges ne servant qu'à circuler ou à décharger et à lancer les bateaux -, est repensé dans un double système de valorisation de façades sur rue et sur berge* » (L. Devisme, 2001, p. 372).

⁶ Cette vision de centralité semble alors correspondre à ce que M. Castells qualifie de « centre symbolique », c'est-à-dire, l'organisation spatiale des points d'intersection des axes du champ sémantique de la ville » (Castells, 1972, p. 284).

Conclusion

Dans cette note, nous avons d'abord présenté comment les théories spatiales contemporaines traitent des centralités et comment elles les définissent. Nous avons alors distingué le centre métropolitain, la centralité de fonctions supérieures, les centralités décentralisées de nouvelles activités et les centres périphériques, constituées de centres commerciaux et de centres secondaires en quête d'identité. Grâce à ce rapide survol théorique mobilisant le prisme de la centralité, nous avons pu mieux cerner les principales logiques de structuration territoriale à l'œuvre en Wallonie.

Cette première étape nous a ensuite permis de mieux cadrer l'usage des notions de centralité et de pôle dans le Schéma de Développement de l'Espace Régional wallon. Nous avons pu voir en quoi ces notions structuraient nombres d'enjeux et d'objectifs. Les pôles, d'échelles et d'ordres différents, y sont considérés comme le moteur du renforcement polycentrique de l'armature territoriale. Le but étant de rendre visible et de renforcer cette structure en décourageant la dispersion des fonctions, en favorisant la densification et la mixité fonctionnelle des noyaux d'urbanité, en redonnant une image valorisante et compétitive aux pôles considérés.

Au cours de nos développements, deux facettes de la centralité ont été mises en avant. D'une part, la centralité d'accessibilité ou de mouvement qui définit la centralité d'un lieu en fonction du binôme mobilité/accessibilité et d'autre part la centralité de figure, ou identitaire qui définit la centralité en fonction du symbolisme qui s'en dégage et de l'identité qu'elle procure.

BIBLIOGRAPHIE SUR LA CENTRALITE

AGULHON, M., (1997), « Le centre et la périphérie » in P. Nora et al., *Les lieux de Mémoire*, pp. 2889-2906.

BACHOFEN, C. (1995), *Maîtriser les extensions périphériques. Fribourg en Brisgau, Munich, Hambourg, Vienne*, rapport pour le Plan Urbain du laboratoire REMU, école d'architecture de Strasbourg, Strasbourg.

BAUMONT, C., LE GALLO, J., (2000), « Les nouvelles centralités urbaines », in Baumont, Combes, Derycke, Jayet, *Économie géographique*, pp. 211-239.

BECKOUCHE, P., VIRE, E., (1998), « La recomposition du centre économique parisien », in D. Pumain, M.F. Mattei, *Données urbaines*, éd. Anthropos, coll. Villes, Paris, pp 5-52

BESSY-PIETRI, P., JULIEN, P., ROYER, J-F. (2000), « De nouveaux périmètres urbains pour la France de l'an 2000 », in M-F Mattei, D. Pumain, *Données urbaines 3*, Paris.

BIRD, J. (1977), *Centrality and cities*, Routledge and Kegan Paul, XIV, Londres.

BOLTANSKI, L., CHIAPELLO, E., (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, éd. Gallimard, Paris.

BONETTI, M., (2001), « Les catégories sémantiques et les concepts opérationnels structurant les projets urbains », in A. Sinou, Atelier 2, *L'imaginaire et les référentiels*, Université de Tours, Tours.

- BORDREUIL, J-S, (1987), *La production de la centralité urbaine*, Thèse d'État sous la direction de R. Ledrut, présentée en 1987 à l'Université Toulouse-Le-Mirail.
- BORDREUIL, J-S., (1995), « De la densité habitante aux densités mouvantes : l'hyperurbanité », in *Annales de la recherche urbaine*, n° 67, Paris.
- BORDREUIL, J-S, (1996), « Centralité urbaine, ville, mobilités » in *Le courrier des villes*, CNRS, Paris.
- BORDREUIL, J-S., (2000), « La ville desserrée », in T. Paquot, M. Lussault et S. Body-Gendrot, *La ville et l'urbain, l'état des savoirs*, éd. La découverte, Paris.
- BOUINOT, J., (2000), « Les nouvelles logiques d'entreprise : des effets territoriaux contrastés », in M-F Mattei, D. Pumain, *Données urbaines 3*, Paris.
- CALENGE, C., LUSSAULT, M., PAGAND, B., (1997), *Figures de l'urbain. Des villes, des banlieues et de leurs représentations*, éd. MSV, Tours.
- CASTELLS, M., (1969), « Le centre urbain. Projet de recherche sociologique », in *Cahiers internationaux de sociologie*, XLVI, Paris.
- CASTELLS, M., (1972), *La question urbaine*, éd. Maspéro, Paris
- CERTU, (2000), *La forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'action*, Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Paris.
- CHALAS, Y., (2000), *L'invention de la ville*, éd. Anthropos, Economica, Paris.
- CHALAS, Y., et al., (1997), *Urbanité et périphérie. Connaissance et reconnaissance des territoires contemporains*, éd. PCA, Paris.
- CHEVALIER, J. et al., (1978), *Centre, périphérie, territoire.*, éd. PUF, cura pp, Paris.
- CHEVALIER, J. et al., (1978), *Au centre des villes, dynamiques et recompositions*, éd. L'Harmattan, Paris.
- CLAISSE, G., (1997), *L'abbaye des télémythes*, ALEAS, Lyon.
- COFFEY, W.J., MANZAGOL, C., SHEARMUR, R., « centralités métropolitaines », in *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 44, n°123, Montréal, pp. 277-281.
- DARAS, J., (2002), « communiqué », Cabinet Daras,
http://daras.wallonie.be/communiques/021030_enq_men.htm)
- DEMAZIERE, C., RODRIGUEZ, A., (2000), « Marketing territorial et grands projets urbanistiques dans les métropoles de l'Arc Atlantique », in Carrière, éd. Farthing, *Les cités atlantiques : les villes périphériques ou métropoles de demain ?*.
- DEVISME, L., (1998), « Actualité de la pensée d'Henri Lefebvre à propos de l'urbain. La question de la centralité », in *Travaux, Science de la Ville*, n°1-1998, éd. Maison des Sciences de la Ville, Université François-Rabelais, Tours.
- DEVISME, L., (2001), *L'urbanisme de nouvelles centralités : théories, dynamiques, projets.*, Thèse d'État, sous la direction de J-S Bordreuil, Université François-Rabelais de Tours, Tours.
- DEVISME, L., THIBAUT, S., (2001), « Centralités émergentes : le nord de Tours », in *Villes et territoires*, MSH, Laboratoire Architecture, Usage, Altérité, Nantes.
- DIVORNE, F. (ss dir.), (1986), *Ville, forme symbolique, pouvoir, projet*, éd. Mardaga, Institut français d'architecture, Bruxelles.

- DUBOIS-TAINE, G., CHALAS, Y., (1997), *La ville émergente*, éd. L'aube, Paris.
- FELLMANN, T., MOREL, B., (1998), « Métropolisation et archipels commerciaux. Le grand Marseille et ses enseignements », in *Annales de la recherche urbaine*, n° 78, Paris.
- GENESTIER, P., (1990), « Recherche urbaine, aménagement urbanistique : entre doctrines et apories », in *Sociologie du travail*, n°3. Paris.
- GENESTIER, P., (1996), *Vers un nouvel urbanisme. Faire la ville : comment ? Pour qui ?*, éd. La documentation française, Paris.
- GOFFMAN, E., (1988), *Les moments et leurs hommes*, éd. Seuil, Minuit, Paris.
- GOVERNEMENT WALLON, *Schéma de Développement de l'Espace Régional*, DGATLP, Namur.
- HAUMONT, N., (1998) (dir), *L'urbain dans tous ses états. Faire, vivre et dire la ville*, éd. L'Harmattan, Paris.
- JOSEPH, I., (1999), *Villes en gares*, éd. L'aube, Paris.
- KOOLHAS, R., (2000), « La ville générique », in catalogue *Mutations*, pp. 721-742
- LABASSE, J. (1966), *L'organisation de l'espace. Éléments de géographie volontaire*, éd. Hermann, Paris.
- LEFEBVRE, H., (1974), *La production de l'espace*, éd. Anthropos, Paris.
- LEFEBVRE, H., (1986), « Hors du centre, point de salut ! », in *Espaces Temps*, n°33.
- LEPETIT, B., PUMAIN, D. et al., (1993), *Temporalité urbaines*, éd. Économica, Paris.
- LEVY, J., (1997), « Définir l'espace par le temps », in Obadia, *Entreprendre la ville*, Paris.
- LORRAIN, D., (1992), « Compte-rendu », in *Diagonal*, n° 94, mars 92, Délégation à la recherche et à l'innovation, Paris.
- LORRAIN, D. (1996), « La mégapole et les réseaux (ou les nouveaux rapports du capital et de l'urbain) », in Péraldi, Perrin, *Réseaux productifs et territoires urbains*, Paris, pp. 221-234.
- LUSSAULT, M., (2001), « Le projet à la lumière du récit », in A. Sinou, *Atelier 2, L'imaginaire et les référentiels*, Université de Tours, Tours.
- MARIE, M. (1993), « Territoire, centre et marge, identité et altérité », in *Flux*, n° 13/14, pp. 41-46.
- MIGNOT, D., « Métropolisation et nouvelles polarités : le cas de l'agglomération lyonnaise », in *Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 36-1999, Lyon, pp. 87-112.
- MONCOMBLE, F., (1993), *La centralité et ses conflictualités sociales ou de la constitution urbaine de la société*, éd. DHDR, Université de Paris, Paris.
- MONNET, J., (2000), « Les dimensions symbolique de la centralité », in *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 44, n°123, Montréal, pp. 399-418.
- NICOT, B.H., (1996), « Une mesure de l'étalement urbain en France, 1982 -90 », in *RERU*, n°1, Paris, pp 71-98.
- OFFNER, J-M., (1993), « Les effets structurants du transport : Mythe politique, mystification scientifique », in *L'espace géographique*, n°3, Paris, pp. 233-242.
- OSTROWETSKY, S. (1994), « Les centres urbains », in Ghorra-Gobin, C. (ss dir.), *Penser la ville de demain. Qu'est-ce qui insituable la ville ?*

- PERON, R., (1993), « La fréquentation des espaces marchands : regroupements et dispersions » in Obadia et al., *Entreprendre la Ville*, Paris.
- PHILIPPE, J., LEO, P-Y., BOULIANNE, L-M., et al. , (1998), *Services et métropoles. Formes urbaines et changement économique*, éd. L'Harmattan, Paris.
- RONCAYOLO, M., (1989), « Centralité urbaine et centralisation : les utopies rationnelles », in *Pouvoirs locaux*, n°1.
- RONCAYOLO, M., (1990), *La ville et ses territoires*, éd. Gallimard, Folio, Paris.
- SASSEN, S., (2000), « La ville globale : une introduction au concept et à son histoire » in catalogue *Mutations*, pp. 104-114.
- VERHEAREN, E., (1982), *Les campagnes hallucinées. Les villes tentaculaires*, éd. Gallimard, Paris.
- VANONI D., FAURE, J., AUCLAIR, E., (2001), « Ville émergente : le fonctionnement de la multcentralité », in *Recherche sociale*, n° 157, Paris.
- VERPREAT, G., (2001), « Histoire des représentations sociales et circulation des projets urbains : rationalisation, médiation, différenciation », in A. Sinou, *Atelier 2, L'imaginaire et les référentiels*, Université de Tours, Tours.
- VITORGE, M., (2001), « Exposé introductif », in SDRG, *déplacements : les gares dans la ville*, restitution de l'atelier 17 déc. 2001, Grenoble.
- WIEL, M., (1997), *Comportements de mobilité et évolution de l'organisation urbaine.*, Rapport de synthèse, étude du GERME Brest pour la DRAST, l'ADEME et le PU, Brest.