

## Les centralités sururbaines en quête de centre au XXIe siècle: cas d'étude de Malemort, Corrèze (19)

Camille Gatineau

#### ▶ To cite this version:

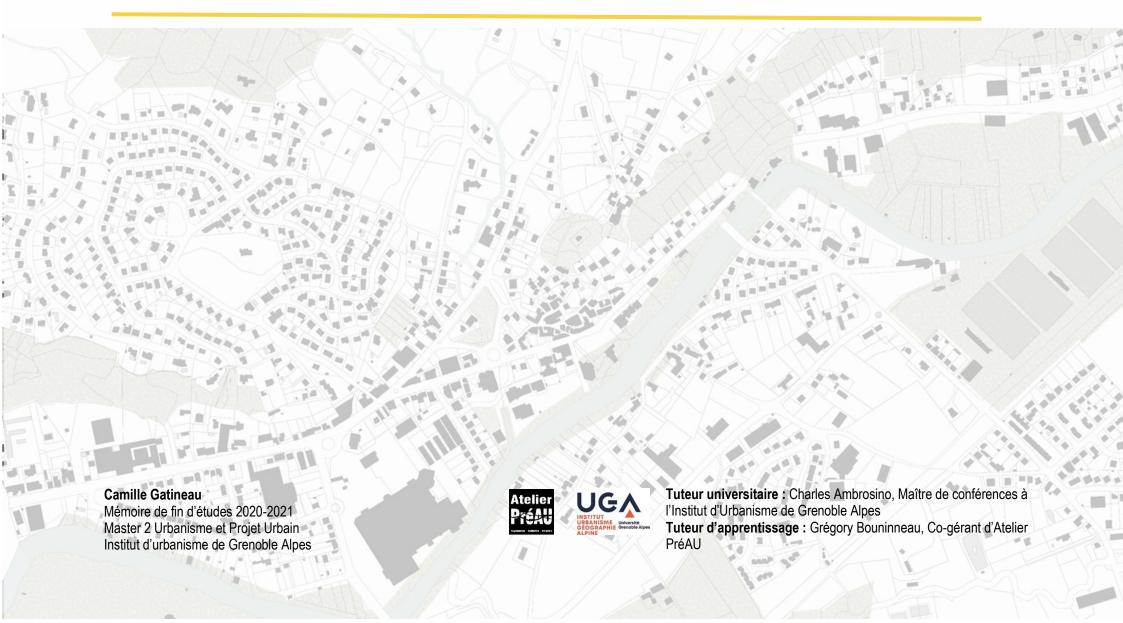
Camille Gatineau. Les centralités sururbaines en quête de centre au XXIe siècle: cas d'étude de Malemort, Corrèze (19). Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-03328453

#### HAL Id: dumas-03328453 https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03328453

Submitted on 30 Aug 2021

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.

## Les centralités suburbaines en quête de centre au XXIe siècle Cas d'étude de Malemort, Corrèze (19)



### **SOMMAIRE**

AVANT-PROPOS		
MÉTHODOLOGIE	10	
CENTRE ET CENTRALITÉ DANS L'HISTOIRE DE L'URBANISME	15	
A. DE L'URBANISME ANTIQUE JUSQU'À L'URBANISME MODERNISTE	19	
C. URBANISME ET CENTRALITÉS DE L'EPOQUE CONTEMPORAINE	32	
LES ESPACES SUBURBAINS DANS L'URBANISME CONTEMPORAIN	38	
A. DE LA DÉFINITION DE BANLIEUE A LA SUBURBIA, UN ESPACE DESIRÉ ET CONTROLÉ DEVENU UN ETALEMENT DESTRUCTURÉ	39	
B. UN TERRITOIRE INTERMÉDIAIRE INSAISISSABLE, ENTRE INDÉPENDANCE ET DÉPENDANCE DU SUBURBAIN	43 48	
FAIRE CENTRE DANS LES CENTRALITÉS SUBURBAINES : AFFIRMATION DES CENTRALITÉS PERDUES		
A. CRITÈRES ET TYPES DE CENTRALITÉS POUR FAIRE CENTRE DANS LES ESPACES SUBURBAINS	56	
B. RECONSIDERER LA STRUCTURE URBAINE DES ESPACES SUBURBAINS	63	
C. UNE NECESSAINE REAFFROFRIATION DES CENTRALITES FAR LA FOFULATION FOUNTAINE CENTRE		
CONCLUSION	84	
BIBLIOGRAPHIE	86	
TABLES DES ILLUSTRATIONS	91	
ANNEXES	93	

#### REMERCIEMENTS

Ce mémoire est le fruit d'un travail réalisé dans le cadre d'une alternance, entre le monde professionnel et scolaire. Pour cette année riche et intense, je tiens avant tout à remercier toutes les personnes ayant contribué ou m'ayant soutenu pour ce travail.

Un grand merci en particulier à ma famille pour son soutien, pour m'avoir accompagné et aidé dans la rédaction du mémoire.

Merci à Charles Ambrosino, mon tuteur universitaire ainsi qu'à Grégory Bouninneau, mon tuteur d'apprentissage, qui ont su me guider pour ce mémoire lorsque c'était nécessaire.

Et enfin un grand merci à toute l'équipe Atelier PréAU et en particulier aux gérants Zied Jouida et Grégory Bouninneau, pour m'avoir chaleureusement accueilli et accepté de m'accompagner pour cette alternance, un parcours professionnel riche et passionnant au travers des missions qui m'ont été confiées.

#### **AVANT-PROPOS**

Jeune architecte, j'ai été diplômée de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Normandie à Darnétal (ENSAN) depuis l'été 2020. Pour comprendre mon choix d'orientation vers l'Institut d'Urbanisme de Grenoble Alpes, il m'a fallu parcourir quelques expériences scolaires, personnelles et professionnelles.

Tout d'abord, après avoir validé ma licence d'architecture à l'ENSAN, j'ai réalisé pour mon Master 1, en 2017-2018, un échange Erasmus en Espagne en intégrant l'Université Polytechnique de Valence (UPV). J'ai pu y bénéficier d'un apprentissage différent de celui déjà reçu à l'ENSA Normandie mais tout aussi enrichissant. Cette année à l'étranger m'a conforté dans mes études et fait appréhender l'architecture d'une autre manière et dans une langue étrangère.

Au cours de mon cursus d'architecture, j'ai notamment réalisé des stages et insertions professionnelles dans diverses structures de maîtrise d'œuvre comme des agences d'architecture et d'ingénierie.

Toujours d'une grande curiosité professionnelle, j'ai décidé, en 2019-2020, au cours de mon Master 2, de faire une césure pour réaliser deux stages de longue durée avant d'entreprendre mon projet final d'études (PFE). Ce choix de césure m'a permis de me libérer d'un sentiment latent de manque d'expériences professionnelles dans le cursus des études d'architecture. C'est ainsi que j'ai intégré un bureau d'architecture de paysage à Montréal. Cette expérience professionnelle à l'étranger a été plus que bénéfique et m'a confronté à un domaine que je connaissais peu : le paysage associé à un territoire jusqu'alors méconnu.

A l'issue de ces six mois d'immersion dans ce beau pays, j'ai ressenti et gardé cette soif de découvrir d'autres horizons. Cependant, il était important pour moi de réaliser ces 6 derniers mois de césure dans une structure en France. C'est à Nantes que j'ai souhaité m'installer, sans

réelle connaissance de la ville mais avec le pressentiment que j'y trouverai un lien avec l'effervescence culturelle connue de Montréal. Mon objectif était d'intégrer un bureau d'études mêlant architecture et urbanisme, en lien avec mon futur Projet de fin d'études (PFE) de Master 2. C'est donc avec beaucoup d'intérêt et d'enthousiasme que j'ai intégré le bureau d'études en programmation architecturale et urbaine, assistance à la maîtrise d'ouvrage : Atelier PréAU. Ce stage m'a permis de me familiariser avec ce domaine. J'ai pu comprendre la structuration des études à la fois à l'échelle de l'objet architectural et notamment à l'échelle de l'espace public, la ville, du paysage et du territoire et m'a conforté pour réaliser la dernière année de master mêlant architecture et urbanisme.

J'ai ainsi choisi naturellement d'orienter mon master d'architecture et mon Projet Final de fin d'Etudes (PFE) dans le domaine « Architecture, ville et territoire : le territoire en transformation ». Ce dernier a été réalisé en binôme et a reçu la mention Bien.

A la suite des études d'architecture, je cherchais une formation en lien avec l'urbanisme, le projet urbain. J'avais ce besoin de conforter mes connaissances comme un second apprentissage, tel un complément. Rien des DSA (Diplômes spécialisés d'architecture) ne m'apportait pleinement satisfaction dans le format d'apprentissage. C'est au cours de mon stage chez Atelier PréAU, grâce à l'expérience d'une collègue, que j'ai pu connaitre la formation en alternance d'un an dans le domaine de l'Urbanisme et Projet Urbain (UPU) au sein de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble-Alpes. L'Atelier PréAU a alors accepté de poursuivre l'expérience au-delà du stage effectué durant mon année de césure et avant mon PFE, afin de m'accompagner à partir de septembre 2020 dans ce projet professionnel et universitaire. Cette année d'apprentissage a donc été l'occasion de réaliser un mémoire de PFE en lien avec une des missions réalisées au sein de la structure.

#### INTRODUCTION

Les missions étant très diverses et variées dans leurs échelles d'interventions chez Atelier PréAU, j'avais comme intérêt principal d'orienter mon mémoire vers celle du territoire.

Ce mémoire est donc le fruit d'une réflexion menée en lien avec principalement une étude de cas réalisée en début d'apprentissage. Celle-ci porte sur la définition d'une stratégie de renouvellement urbain et d'un projet global de requalification du « cœur de ville » de Malemort, petite commune corrézienne située en région Nouvelle-Aquitaine. Cette étude a notamment été cadrée par une démarche de concertation.

Le territoire m'a interpellé comme sujet de mémoire, avant tout par son échelle mais aussi pour les questions qu'elles sous-tendent en termes de structuration et composition urbaine afin de mener à bien un projet de requalification de cœur de ville.

Pour introduire le cas d'étude, Malemort est une petite commune nouvelle (fusion entre la commune de Malemort-sur-Corrèze et celle de Versenal), elle-même située à l'Est de Brive-la-Gaillarde, 1ère ville du département de Corrèze et la plus peuplée (46 630 habitants). Il faut savoir que Malemort (7500 habitants) est la seconde commune, la plus peuplée de la Communauté de Communes du bassin de Brive.

La commune de Malemort est située dans la ceinture urbaine de Brivela-Gaillarde et appartient à son unité urbaine. Elles constituent, à elles deux, le pôle urbain structurant à l'échelle de la Communauté de Communes.

Brive-la-Gaillarde possède un rayonnement à l'échelle régionale et départementale tandis que Malemort participe au rayonnement, dynamisme et équilibre du pôle urbain. Elle est ainsi considérée comme une agglomération multi-communale : moins de 200m entre deux constructions. (INSEE, 2020).

Le tissu urbain des deux communes est organisé de façon continue le long de l'axe structurant D1089. Malemort bénéficie d'une très bonne accessibilité: à 5-10 minutes de Brive-la-Gaillarde avec l'A20 et l'A89. La commune est, de ce fait, la porte d'entrée Est de l'agglomération de la Communauté de Communes (Porte Tulle-Brive).

La situation géographique, sans commune de plus de 10 000 habitants à moins d'une heure de route de la zone agglomérée Brive/ Malemort, fournit à ce territoire une zone de chalandise qui s'étend jusqu'en Dordogne et dans le Lot, en plus de l'aire Sud-Ouest corrézienne.

Appartenant au bassin de vie de Brive (90805 habitants - INSEE 2014), il est question de renforcer sa position comme pôle d'équilibre « Est » au sein de l'agglomération de Brive mais aussi de tirer parti de sa localisation attractive et de sa bonne accessibilité pour passer d'une commune traversée à un cœur de ville attractif et apaisé.

Malemort est aujourd'hui à la recherche de sa propre identité, à travers la requalification de son cœur de ville, l'affirmation de ces centralités tout en redéfinissant son centre et en faisant redécouvrir le patrimoine bâti et naturel : le village historique Montemart et la Corrèze.

Comme évoqué précédemment, le sujet du mémoire s'intéresse à définir et comprendre la structure urbaine de Malemort. Si l'on prend la définition des différentes structures urbaines, Malemort se définit comme une banlieue, en continuité de la ville-centre représentée par Brive-la-Gaillarde.

Ce terme se définit par « les communes autonomes urbanisées sous l'influence d'une ville-centre. Par extension, elle désigne le territoire urbanisé hors des limites, en périphérie d'une ville, suggérant une relation de dépendance, historique et fonctionnelle, à l'égard de la villecentre ». (Géoconfluences).

Pour la suite du mémoire, nous n'utiliserons pas le terme « périphérie » potentiellement trop générique. Le terme « banlieue » pourrait être davantage approprié et renferme quant à lui deux catégories : les espaces suburbains, se définissant comme des espaces en continuité de la ville-centre (comme Malemort) et les espaces périurbains : des espaces extérieurs au pôle urbain avec une urbanisation du bâti discontinue.

Il existe depuis toujours une grande réflexion et curiosité du devenir de nos villes, pour leur mutation dans un contexte de croissance territoriale urbaine, ou encore les campagnes urbaines et rurales. Ces derniers subissent des modifications de leur tissu urbain d'une certaine importantes face aux nouveaux défis du développement durable et du changement perpétuel de notre société et de ses besoins. En effet, la société évolue de manière non constante, (nouvelles façons de consommer, nouveaux modes de déplacements, rareté du foncier, augmentation de la vacance, avancée du numérique...) venant réorganiser nos territoires. La question de la durabilité de l'espace dans le temps se pose alors où l'évolution des villes est le reflet de celle de la société.

C'est ainsi que ce mémoire m'a paru être l'opportunité pour s'interroger sur le devenir de nos territoires, encore aujourd'hui peu définis concernant les espaces suburbains pris entre la ville-centre et le périurbain ainsi que le prisme d'une société où les pratiques de la ville sont fluctuantes.

Pour revenir aux espaces suburbains comme Malemort, ces derniers font partie intégrante de la ceinture de l'aire urbaine de la ville-centre auxquels ils appartiennent. « Mélange hybride, la banlieue ne serait ni ville, ni campagne » (VIEILLARD-BARON,2006).

Le paysage suburbain, propre à chaque territoire, possède aussi des centralités venant organiser et structurer l'espace mais elles ne sont pas que de simples supports spatiaux. Elles sont des lieux de vie, permettant la répartition de la population sur le territoire, des activités, mais aussi des interactions entre les habitants et leur propre territoire.

Le sujet renvoie ainsi à l'analyse des mots suivants : le centre, la centralité, faire centre. La définition des espaces suburbains entraîne notamment la définition d'autres termes qui sont étroitement liés : l'espace urbain, le péri-urbain, la campagne. En résumé le territoire et toutes ses évolutions jusqu'à notre ère du XXIème siècle ainsi que les théories contemporaines concernant notre maillage territorial et son organisation spatiale.

Comme nous allons le voir dans la suite du mémoire, aujourd'hui la définition de centralité a changé avec l'évolution de notre société, laissant place à une multiplicité de centres et centralités urbaines pour constituer un maillage de villes à des échelles variées. On parle de villes polycentriques, reliées entre elles et largement dépendantes de la mobilité.

Le système urbain a finalement été fortement impacté par l'influence du polycentrisme, avec une dualité centre/périphérie qui s'estompe et où les espaces de vie des habitants ont largement reconfiguré le territoire. Les limites entre centre et périphérie ne s'opposent plus mais coexistent pour former une dynamique territoriale.

La ville-centre mère est un centre à la fois centripète : un lieu captif qui attire mais aussi un centre centrifuge comme lieu d'échange, communiquant et faisant lien avec le territoire. Il est aussi un lieu qui équilibre le territoire, un lieu de rencontres offrant une multitude d'activités humaines.

Le péricentre s'organise autour de cette ville-centre alors que les espaces suburbains, reliés et toujours en étroite relation avec les espaces

centraux, sont en quête d'identité, comme absorbés par l'effervescence de la ville mère. Quant aux espaces sortant de l'affluence de l'aire urbaine, soit les espaces péri-urbains, ils deviennent une extension de la ville à la campagne. Enfin les espaces ruraux, défini comme des espaces naturels avec une faible densité bâtis, deviennent de plus en plus urbanisés et peinent eux aussi à trouver leur place, avec en plus une rareté du foncier qui ne cesse de croître. On parle de rurbanisation de nos territoires. Le paysage urbanisé dessine ainsi une mosaïque.

La limite entre ces différentes échelles pose question sur la structuration et le lien étroit entre les centralités des villes-centre et les centralités des espaces suburbains, tel un oxymore, qui finalement pourrait s'y appliquer.

Les espaces suburbains sont comme insaisissables et absorbés dans l'étalement urbain de la ville, mais ils peuvent tout à fait « 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 » (LAVADINHO, 2010).

La structuration du suburbain pose question sur la nature de ses centralités où les modes de vie sont différents comparé à un contexte urbain, péri-urbain ou rural.

Le regard porté in fine permet d'appréhender la notion de centralité et sa légitimité à exister ou à renaître dans les territoires suburbains. Mais aussi de comprendre sous quel angle ces centralités pourraient se dessiner pour faire centre dans ces territoires et dans notre société contemporaine.

Ainsi, le mémoire pose la question suivante :

Comment s'identifient les centralités et qu'est ce qui fait centre dans les centralités suburbaines, au XXIe siècle, pris dans la ceinture de la ville-centre et du maillage territorial?

Puisque chaque territoire est différent, ce mémoire ne cherche pas à apporter une réponse générique à la problématique que développe le sujet. La posture adoptée est avant tout de donner un droit de regard et se saisir du territoire pour comprendre sa structure urbaine et apporter des éléments de réponse.

## Cette problématique sous-tend les hypothèses suivantes, qui devront être prouvées dans la suite du mémoire :

L'espace suburbain est défini comme un espace d'entre deux, entre ville centre et espace péri-urbain, des limites qui peuvent sembler insaisissables. Le suburbain ainsi que ces centralités, fonctionnent dans un ensemble de pièces urbaines à l'échelle de la ville et du territoire qui sont prises dans un système polycentrique réticulaire. Cet espace cherche tout de même à se définir et se différencier, en fonctionnant comme une identité entière et autonome, indépendante de la villecentre.

Malemort et ses centralités contribuent au rayonnement et à l'équilibre du pôle urbain de Brive -la-Gaillarde à l'échelle territoriale. Cependant on pourrait supposer que la hiérarchie urbaine polycentrique entre la ville-centre et l'espace suburbain, confère à Malemort une dépendance à la ville-centre pour certains aspects comme le travail ou encore l'accès à une offre de loisirs plus large.

L'hypothèse suivante permet d'infirmer que faire centre, n'est pas défini au travers d'un lieu géographique précis et unique mais se dessine à travers un ensemble de centralités, s'incarnant en un centre et qui ne peut fonctionner qu'en étant support de multiples fonctions. Pour autant, ces centralités ne doivent pas former de secteurs fractionnés, mais doivent être en synergie afin de créer une certaine cohérence dans une logique de maillage urbain et territorial. L'analyse de la morphologie urbaine de Malemort, à travers la cartographie et des coupes prouvera la fragmentation des centralités en secteurs, tel un puzzle urbain qui ne peut s'assembler et montrera que le centre s'est effacé de l'imaginaire des habitants. Ainsi, comment redonner sens aux centralités qui ont perdu l'image du centre ?

Pour la suite, il est guestion de prouver que Malemort, espace suburbain, est en quête d'identité. En effet, le centre historique, pourtant symbolique et témoin du passé, s'efface peu à peu de l'imaginaire des habitants. Le centre historique ne détermine plus le centre dans la société contemporaine, il devient un lieu certes identifiable par son architecture et sa morphologie urbaine ou son symbole de représentation mais il ne présente plus (ou peu) de liens avec la ville contemporaine. Pourtant structurant à une certaine époque, servant d'appui pour le centre, il devient dans la société contemporaine, un patrimoine architectural et symbolique abandonné que l'on cherche à reconquérir, au profit d'un nouveau centre, intégré dans une multitude de centralités. Finalement, la question de faire centralité ne peut être la même définition que de faire perdurer un centre historique. L'activité sociale n'est plus déterminée par le patrimoine. Comment le centre historique peut-il devenir une centralité affirmée et identifiable dans l'imaginaire des habitants?

Faire centre dans les espaces suburbains du XXIe siècle s'appuie sur une multifonctionnalité associée à la temporalité. En effet, le centre dans les centralités suburbaines ne peut se définir qu'à travers une animation commerciale. Il en résulte une certaine attractivité mais le mode de vie suburbain de Malemort ne fonctionne aujourd'hui que sur une temporalité déterminée. Il semble évident que le commerce, comptant parmi les centralités, ne tourne plus la nuit ou pour certains cas, durant l'heure méridienne. Faire centre se traduit alors par une densité, intensité et attractivité où la ville fonctionnerait sur différentes temporalités. L'effervescence de la ville doit être activée avec une animation prenant appui sur différents temps d'activité comme le loisir et la culture. Comment rendre compte d'une synergie entre les fonctions afin de les désenclaver et s'appuyer sur la multifonctionnalité associée à la temporalité?

L'hypothèse suivante suggère que l'espace suburbain, au profit de la ville-centre, attire en premier lieu pour son cadre de vie, tel : la ville à la campagne. Il existe alors un rapport à la nature plus étroit, des prix immobiliers attractifs, une certaine proximité avec les pôles urbains grâce au développement des axes routiers etc. Ou bien au contraire, on pourrait supposer que vivre dans les espaces suburbains ne relève pas d'un choix mais d'une contrainte par exemple au vu des prix de l'immobilier bien trop élevés et inaccessibles de la ville-centre pour une grande majorité de la population. Une dualité s'opère donc entre choix résidentiel et contraintes de vie.

Il semble cependant cohérent d'affirmer que ces espaces suburbains et leurs diversités de centralités, participant à la dynamique de la ville, soient un déterminateur fort dans le choix résidentiel. Faire centre dans la société contemporaine et dans les espaces suburbains, invite à s'interroger sur l'approche des différents types de public que l'on interpelle. L'enjeu de centralité repose donc sur une réflexion portée sur les attentes des différents usagers. Faire centre dans les centralités suburbaines suppose-t-il avant tout d'une appropriation de l'espace par les usagers et habitants ?

Enfin, le centre est aussi support d'une représentativité, d'une adhésion. En somme un lieu désirable de la population. Cependant, l'espace vécu par les habitants ou pratiquants de la ville est perçu de diverses manières et notamment de manière personnelle, symbole d'une société individualisée. Ceci montre que dans la société contemporaine, la diversité de fonctions des centralités pourrait permettre une plus large adhésion et appropriation des espaces par les habitants.

#### **MÉTHODOLOGIE**

mode de croissance au cours du temps, de la ceinture urbaine de Brivela-Gaillarde, ainsi que Malemort.

#### Méthodologie générale:

Une méthode d'analyse se met ainsi en place afin de répondre aux hypothèses émises.

La méthodologie générale suit la trame suivante :

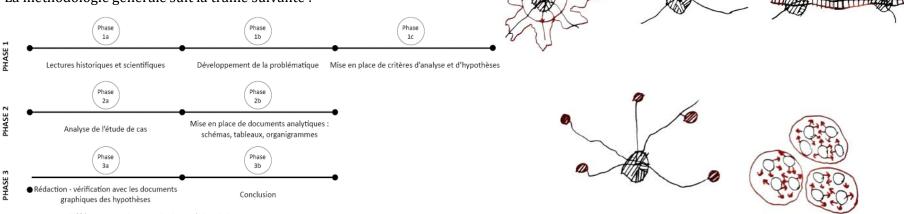


Figure 1 Les différentes phases de la méthodologie

#### Comprendre le fonctionnement urbain de Malemort

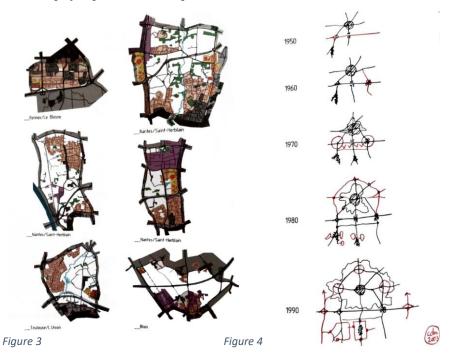
Il est essentiel dans un premier temps, de se saisir et d'appréhender le fonctionnement urbain de Malemort ainsi que du territoire qui l'entoure. Pour cela diverses méthodes sont mises en place. Le dessin semble être l'outil adéquat pour déconstruire le système et les formes urbaines et ensuite en définir les enjeux. Ce travail graphique et d'analyse morphologique des formes urbaines s'appuie sur la méthode de David Mangin, d'après son ouvrage « La ville franchisée » (2004), où il cherchait à comprendre le système urbain des villes contemporaines. Dans notre cas d'étude, cette méthode permettra de comprendre le

Figure 2

Quelques modes de croissance des villes au XXème siècle : radioconcentrique, grille, cité linéaire, satellites, agglomérats

#### Les espaces suburbains, espaces fragmentés

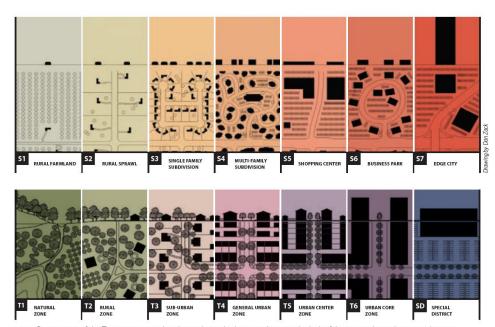
L'analyse des formes urbaines de Malemort se fera à travers une cartographie et des sections de coupes qui permettront de classer ces espaces selon des zones. Chacune d'entre elles représente une densité, une organisation spatiale et un type d'habitat précis. Le but étant de prouver que la ville a changé d'échelle et s'est développée de l'îlot aux secteurs suite aux nouveaux maillages permettant accessibilité et mobilité routière. Ces secteurs fragmentent le paysage urbain sans créer de liens physiques entre ces pièces urbaines.



Les mécanismes de sectorisation progressive des villes des bourgs et des villages

Formation de secteurs et enclavements progressifs

Pour être plus précis, nous utiliserons notamment une autre méthode pour représenter les formes urbaines de Malemort et nous le comparerons à son pôle urbain Brive-la-Gaillarde. Nous prendrons exemple sur l'ouvrage « Sprawl repair manual » de GALINA TACHIEVA, (2013) qui utilise comme concept le transect. Ce système de zonage permet de mettre en évidence la structure du territoire, l'intensité et densité bâtie, les composantes naturelles etc. Ce mode de représentation se dissocie ainsi d'un système de zonage conventionnel séparé comme nous l'avons étudié précédemment. L'auteur compare ici une situation d'étalement urbain à un urbanisme traditionnel afin de montrer le manque de corrélation entre les deux situations urbaines.



 $2\text{-}15. \ \ Comparison of the Transect in sprawl and in traditional urbanism, showing the lack of direct correlation between the two$ 

Fiaure 5

## Malemort et son lien étroit avec Brive-la-Gaillarde, entre territoire indépendant et dépendant

De plus, le mode de vie urbain est indéniablement différent dans les espaces suburbains. L'analyse des pratiques de la population et plus précisément sous l'angle des mobilités spatiales permet d'appréhender cette hypothèse. Les mobilités spatiales prises en compte pour notre cas d'étude seront les mobilités quotidiennes évaluées sous trois variants : la distance, la fréquence et le motif.

Les données statistiques INSEE permettront d'identifier les mobilités pendulaires : les navettes domicile-travail représentant les déplacements, sortants ou non de la commune de résidence.

C'est à travers ces deux types de mobilités quotidiennes, que l'on montrera que les mobilités pendulaires domicile-travail viennent dessiner la dépendance de Malemort vis-à-vis de Brive-la-Gaillarde. Ceci sera complété par l'analyse du questionnaire en ligne qui a été réalisé pour l'étude et ayant reçu presque 200 réponses.

Son analyse servira comme un échantillon représentatif des habitants de Malemort et permettra d'appréhender aussi bien les déplacements des habitants entre domicile-travail mais aussi entre domicile et activités de loisirs, commerces. Ces différents déplacements permettront d'identifier les différentes centralités de la commune et potentialités du territoire.

En ne prenant en compte que le variant domicile-travail, nous limitons la réflexion et l'appréhension du territoire. Dans ce cas, il est indéniable que l'on exclue une majeure partie de la population, ce qui ne permet pas d'avoir une vision globale du fonctionnement urbain de la commune.

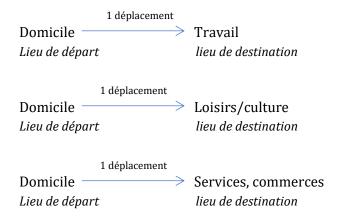


Figure 6: Les mobilités spatiales

Un tableau synthétique viendra classer les types de déplacements en fonction des facteurs : motif, distance et fréquence. Ceci a pour but de mesurer la qualité d'un lieu à attirer les usagers, habitants et de montrer l'indépendance ou non des lieux de destination de Malemort vis à vis de Brive-la-Gaillarde.

Facteurs	Types de déplacements			
	Domicile -	Domicile -	Domicile -	
	Travail	Loisirs/culture	Services/commerces	
Motif				
Distance				
Fréquence				

Figure 7: Les types de déplacements en fonction des types de facteurs

#### Faire centre dans les espaces suburbains, des centralités fragiles

L'identification des différentes centralités et leur légitimité à faire centre permettra notamment d'appréhender le fonctionnement urbain de Malemort et montrer que les centralités sont fragmentées en secteur, tel un puzzle qui ne peut s'assembler. Il est alors question de définir les centralités comme « celles de la recherche d'un centre » selon le travail de LEPAGE, HURIO et PERREUR (2009).

Les centralités pourront être suggérées dans un premier temps à travers une cartographie, en identifiant les différents équipements (d'intérêts collectifs, commerciaux, de services etc) ainsi que les lieux de vie. Ensuite, après avoir identifié les critères de centralités des espaces suburbains, il conviendra de les confronter aux différentes fonctions de Malemort afin de prouver si celles-ci font centralités dans notre cas d'étude. Un autre critère d'analyse basé sur les différentes fonctions de Malemort mis en relation avec le temps prouvera que faire centre s'appuie sur différentes centralités mais aussi sur différents temps. En somme, le commerce ne constitue pas à lui seul une centralité pouvant fonctionner dans l'ère contemporaine.

Critères de centralités	Fonctions				
	X	X	X	X	
X					
X					
X					
X					
X					
X					
X					

Figure 8 : Les fonctions selon les critères de centralités

#### <u>Une ville en quête d'identité</u>

L'analyse des cartes historiques confondues avec celles d'aujourd'hui justifiera que le centre historique n'est plus le centre dans les espaces suburbains. Pourtant structurant et même dominant à une certaine époque, l'activité sociale contemporaine n'est plus déterminée par le patrimoine. La ville cherche à reconstruire son identité en s'appuyant sur son patrimoine historique mais se doit de trouver un moyen innovant afin de faire émerger ses atouts dans l'ère contemporaine.

#### Faire centre à Malemort

La suite du travail sera d'analyser la proposition d'aménagement concernant notre cas d'étude de requalification du cœur de ville. Cette analyse permet d'appréhender le travail de recomposition des différentes centralités, aujourd'hui fragmentées, comprendre la manière de faire centre à nouveau dans les espaces suburbains déjà constitués avec pour objectif de trouver une unité urbaine dans la temporalité.

Nous démontrerons aussi, par le futur projet d'aménagement que la diversité des usages devient support de rencontres et d'appropriation de la ville. Les espaces de rassemblement comme par exemple la « place du village » doivent devenir des espaces publics fédérateurs choisis par la population elle-même et proposant une certaine composition identifiable et de qualité qui lui est propre, accessible pour et par type de population. On dessine ainsi un imaginaire collectif autour de l'enjeu de centralité voire de centre.

Cet enjeu, à l'échelle de la place, sera comparé à une autre étude de cas réalisé au sein de l'Agence d'Atelier PréAU, à savoir la programmation urbaine et la coordination du projet de requalification du centre de Bourg-sous-la-Roche. Il est question de démontrer que la place publique favorise le caractère central d'un espace, à la fois spatialement et socialement.

## Faire centre dans les centralités suburbaines par une (ré)appropriation des habitants

La centralité repose sur une réflexion concernant les attentes des différents usagers et habitants. Faire centre serait notamment un acte social d'appropriation de l'espace et du territoire. Il convient de comprendre et d'analyser les différents outils mis en place à travers notre étude de cas, pour que les habitants prennent part au projet urbain. Ceci permet de montrer que faire centre passe avant tout par un imaginaire de parcours vécu et de représentation spatiale à la fois collectif et personnel de l'espace. Faire centre dans la société contemporaine et dans les espaces suburbains, oblige à s'interroger sur l'approche des différents types de public que l'on interpelle et la manière dont ont les rends acteurs de leur espace de vie.

Enfin, Le questionnaire en ligne laissera entrevoir les critères déterminants des choix résidentiels, c'est-à-dire l'intention (ou non) des habitants à venir s'installer à Malemort. Ceci pourrait être pour certains, une fierté dans leur imaginaire de représentation de la commune. L'objectif est de montrer que marquer les centralités et construire une image de centre dans les espaces suburbains est un marqueur fort et déterminant dans les choix résidentiels.

## Partie I

# CENTRE ET CENTRALITÉ DANS L'HISTOIRE DE L'URBANISME

Premièrement, il est essentiel de s'interroger sur les approches possibles qu'offre le sujet.

Il est la source de travaux à la fois scientifiques, architecturaux, urbanistiques, sociologiques, universitaires, appartenant à un cadre théorique comme nous allons le voir dans la suite de cette partie.

Ce mémoire constitue un corpus de termes clés et il est indispensable d'en ressortir les définitions appropriées. Le sujet implique un retour constant vers les penseurs de la ville, philosophes, sociologues, géographes, architectes, urbanistes au cours du temps. Ce rapport s'appuie aussi bien sur Walter Christaller Losch (La théorie des lieux centraux, 1933) ou encore Henri Lefebvre (Le droit à la ville, 1967 – La révolution urbaine, 1970), Frédéric Gashet et Claude Lacour (Métropolisation, centre et centralité, 2002), David Mangin (la ville franchisée: formes et structures de la ville contemporaine, 2004), Robert Auzelle (L'attitude Art urbain, 2005), Hervé Marchal, Jean-Marc Stébé (La France périurbaine, 2018), ou encore Alain Bourdin (faire centre, la nouvelle problématique des centres-villes, 2019) et bien d'autres. Ces auteurs constituent un outil fort pour appuyer les propos et les hypothèses. Ils ne constituent pas un palimpseste mais au contraire, ils permettent de constituer tel un corpus mis en réseau.

En commençant à s'imprégner du sujet, il est évident qu'une porte s'ouvre sur un champ de possibilités.

En effet, de nombreux écrits théoriques, ou même mémoires de recherches ont fait l'objet d'une recherche historique afin d'introduire la question de centre et centralité au cours du temps. Dans ce mémoire de PFE, la 1ère partie constitue un socle de savoir, riche de lectures, permettant d'épuiser le sujet et de constituer une base solide pour le reste du mémoire.

Pour introduire cette partie, nous pouvons définir la notion de la centralité, celle-ci se définit comme aspatiale et atemporelle, fonctionnelle incarnant des centres. Elle est finalement immatérielle et se définit par son contenu « elle s'apprécie davantage comme capacité à capter, organiser et diffuser un ensemble complexe et sans cesse croissant de flux de biens, de personnes et d'informations. ». (GASHET, LACOUR, 2002)

La société d'hier et d'aujourd'hui façonne le paysage de l'urbanisme. La centralité, à l'image des villes, n'a cessé de changer au cours du temps, dans sa définition tout comme dans son échelle.

Le concept de centralité se distingue à travers trois grandes périodes correspondant à des changements urbains considérables qui sont superposables : la ville traditionnelle, la ville métropolisée et la ville contemporaine.

A travers ces grandes périodes, la centralité s'analyse notamment sous différents concepts qu'on soulevés LEPAGE, HURIOT et PERREUR (2009), à savoir la dualité centre-périphérie, les structures monocentriques, multicentriques, centres secondaires et hiérarchie des lieux centraux.

Les centres sont, quant à eux, à la fois géographiques, géométriques et fonctionnels, ils organisent et structurent l'espace et accueillent les fonctions déterminantes de la ville à savoir les fonctions politiques, économiques, symboliques, religieuses et sociales. (CASTELLS, 1972).

Il est alors, selon le travail de LEPAGE, HURIO et PERREUR (2009), un espace « multidimensionnel ». C'est un lieu de pouvoir, de domination, de prestige. Il abrite des activités économiques de rang supérieur, il est chargé de symboles. ». Il est également « le milieu d'un espace donné, le point où convergent des actions diverses et où se produit un grand

mouvement ». Il est un repère spatial où s'organise la vie sociale. « Le centre attire et/ou diffuse des flux humains, matériels ou immatériels. Il attire hommes et activités » (PERREUR,2009). Jean-Paul Lévy (1987) décrit notamment le centre par une dimension matérielle « le cœur qui bat dans la ville, le cerveau qui la contrôle et commande, le poumon par lequel elle respire ».

Divers critères que l'on peut croiser à la notion de centre, viennent structurer le propos à savoir : l'accessibilité, l'agglomération, l'accessibilité et l'agglomération, les interactions, la domination, la part de l'imaginaire et la multidimensionnalité.

#### L'accessibilité:

Le centre est un lieu, un élément spatial et géométrique et tous les autres points convergent vers lui étant donné qu'il est le point le plus proche de tous les autres lieux. Il est défini comme le point central parmi tous les autres points. Le centre est également, sous l'angle de l'accessibilité « dépendant de l'espace de référence (notamment de l'échelle) et du type de distance utilisée ». (LEPAGE, HURIO et PERREUR, 2009).

#### Agglomération:

Le centre est le lieu où sont regroupés de nombreux éléments qui font de lui le lieu central.

« Le centre est un lieu de concentration maximum de population, d'emplois, d'activités économiques et/ou culturelles, de création de richesse (PIB par exemple), de connaissances, de capacités d'innovation, de l'information et de son traitement, du pouvoir de décider et de contrôler, dans l'ordre politique, juridique ou économique. » (LEPAGE, HURIO et PERREUR, 2009).

Les centres d'accessibilité peuvent notamment se confondre avec les centres d'agglomération au vu de la mobilité qui s'est largement développée.

#### Agglomération et accessibilité:

Le centre comme lieu de concentration est associé au centre accessible. « Position et concentration peuvent être associées quand on cherche la meilleure accessibilité à des entités économiques inégalement concentrées dans un ensemble de lieux ». (LEPAGE, HURIO et PERREUR, 2009). Ils sont liés par la mobilité, sous le facteur distance et le facteur d'organisation spatiale.

#### Interactions:

Le centre permet les rencontres, l'échange matériel et immatériel. Les interactions entre centres et autres espaces sont permises par l'accessibilité. Le centre est à la fois un lieu centrifuge et centripète, attirant ou diffusant les flux avec des interactions « asymétriques ». « Le centre attire et/ou diffuse des flux humains, matériels ou immatériels. Il attire hommes et activités ; il diffuse production, connaissances, informations et décisions. » (LEPAGE, HURIO et PERREUR, 2009).

#### La domination:

Le centre, jouant le rôle de lieu central et accessible, concentrant le maximum d'éléments et créant des interactions, attirant ou diffusant les flux, est incontestablement le lieu dominant. C'est-à-dire le lieu de décision et de contrôle. Il se produit donc un jeu de dualité et d'inégalité entre les espaces et plus particulièrement entre centre-périphérie. « Le centre entretient avec les autres lieux des interactions asymétriques. ». (LEPAGE, HURIO et PERREUR, 2009).

#### La part de l'imaginaire:

Le centre est notamment une construction mentale où la frontière entre réel et imaginaire est fine. Les espaces sont chargés de significations et possèdent une dimension symbolique qui est définie par les personnes. « Un symbole est un objet spatial intégrant « une dimension signifiante au-delà d'une simple fonction organisatrice » ; il y a espace symbolique dès qu'un lieu est chargé d'une signification « collectivement et volontairement élaborée » (MONNET, 2000). Le symbolisme du lieu peut être à la fois le lieu lui-même ou dans les fonctions qu'ils possèdent. Si les deux sont rassemblés, la centralité symbolique pourra davantage rayonner. Toutefois, « il est difficile, voire vain, d'établir si un espace est symbolique parce qu'il a une valeur centrale, ou s'il est central parce qu'il a une valeur symbolique » (MONNET, 2000). Les auteurs soulignent notamment que le symbolisme peut être une rhétorique, c'est-à-dire « la volonté de persuader qu'un lieu est central » (LEPAGE, HURIO et PERREUR, 2009).

#### La centralité multidimensionnelle :

La centralité est dite multidimensionnelle si elle ne recouvre pas tous les critères cités ci-dessus ce qui fait la richesse des centralités. Les centres peuvent être multifonctionnels et multidimensionnels comme l'inverse.

## A. DE L'URBANISME ANTIQUE JUSQU'À L'URBANISME MODERNISTE

## Quand la définition de centre et centralité était superposable dans la ville traditionnelle

#### <u>Urbanisme et centralité de l'Antiquité</u>

Les cités grecques ou romaines reposent sur le plan milésien (ville de Milet, d'origine grecque) notamment dénommé plan hippodaméen en hommage au planificateur Hippodamos, architecte grec, considéré comme l'un des pères fondateurs de l'urbanisme. Ce plan urbain orthogonal organise les espaces sous forme d'îlots rectangulaires et denses avec des rues aux largeurs uniformes.

Pour la cité romaine, la traduction de ce plan vient du souhait de rationnaliser et structurer la ville par une voie d'axe nord-sud et est-ouest, nommée *cardo maximus* et, à leur croisement, se trouverait le centre représentatif d'un véritable centre géographique.

Grecs comme Romains, la structure urbaine de la cité était similaire. Que ce soit l'agora pour la cité grecque ou le forum pour la Rome antique, nous retrouvons au centre géographique de la ville, la place où s'organisent les pouvoirs religieux, publics, politiques, judiciaires, artisanaux et notamment les échanges commerciaux à travers le marché. Disposés de manière à créer des perspectives intéressantes tel un décor théâtral, ils représentent la puissance du pouvoir religieux et politique de la ville. Cette place est le support d'une multitude de fonctions et d'usages mais aussi support d'un équilibre social, lieu de rassemblement et de festivités. L'urbanisme de l'Antiquité est ainsi marqué par un système monocentrique où s'organise la vie de la cité autour d'un seul lieu identitaire et centrifuge puisque tous les flux et mouvements convergent vers lui.

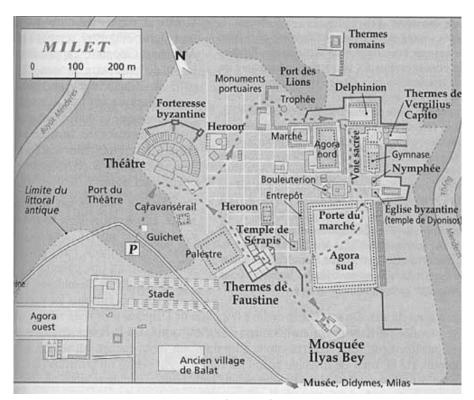


Figure 9 : Plan de Milet – urbanisme de l'Antiquité

#### <u>Urbanisme et centralité du Moven-Age</u>

L'ère médiévale, marquée par le commerce et la religion, repose sur une différenciation entre ville-campagne. En effet, la ville est isolée de l'espace rural par des remparts pour se protéger des invasions ennemies. Elle garde pour autant son rôle principal d'organisation de la vie publique par sa concentration de fonctions. Dite radioconcentrique, l'urbanisation se dessine par une ceinture circulaire où toutes les petites rues sinueuses se déploient en réseau autour de l'église ou encore l'hôtel de ville, le château, la halle, le marché...s'étendant dans un rayon de 15 km.

La cité médiévale devient le lieu puissant, captif et organisateur, dominant la campagne. Mais « la ville ne peut se suffire à elle-même et ne peut exister en dehors d'un territoire plus vaste. La campagne environnante subit nécessairement, à des degrés divers, l'influence de la ville. Les deux entités se trouvent dans une relation dialectique permanente que les historiens mettent peu à peu en évidence (..). La ville médiévale, par sa puissance de consommation et de production, ses capitaux, son pouvoir, joue un rôle actif sur les campagnes comme facteur d'absorption, d'incitation, d'organisation, de contrôle et d'investissement. Elle exerce donc une attraction sur les campagnes et en retour une emprise sur celles-ci, ce qui conduit à la création de différents espaces de relations (MENJOT, 2012).

Ainsi, au Moyen-Age, les séparations ville campagne sont intimement liées et dépendantes. La dualité centre/périphérie n'existe pas puisque la campagne, support des terres agricoles représente avant tout l'activité économique structurante du territoire. Quant à la ville et son centre c'est le lieu considéré comme positif où se construisent les échanges à tous niveaux.



Figure 10 : Urbanisme médiéval

#### Urbanisme et centralité de la Renaissance

La Renaissance marque un renouveau dans l'urbanisation. On cherche l'unité et la proportion des formes, l'harmonie à travers la symétrie, les formes géométriques, l'équilibre des formes. Le plan en damier de l'Antiquité apparait de nouveau avec des avenues rectilignes et larges formant les différents quartiers. Les remparts entourant les villes sont peu à peu remplacés par de nouvelles fortifications plus massives et efficaces. Voitures et chariots s'intègrent dans le paysage.

Toujours dans une organisation radioconcentrique, le centre est représenté par une place aux formes géométriques variées : carré, rectangulaire, polygonale ou encore circulaire, où l'on retrouve les fonctions publiques, administratives, commerciales et religieuses. Le commerce, pour être visible et attractif, s'étend notamment sur d'autres axes routiers structurants et support d'un flux important.

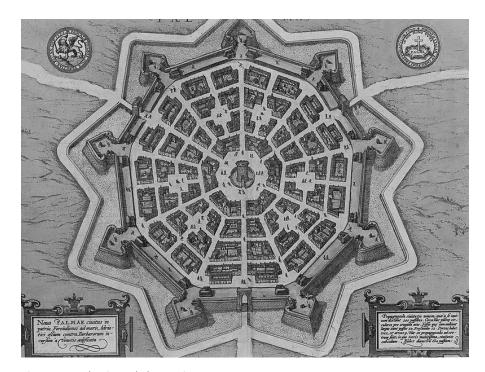


Figure 11 : Urbanisme de la Renaissance

#### Quand la définition de centre et centralité se dissocie

#### Urbanisme et centralité Haussmannienne

Le XIXe siècle est marqué par la révolution industrielle et les progrès techniques en matière de construction laissant des traces de son urbanisation. Cette période est marquée notamment comme une période d'extension urbaine.

A titre d'exemple, au milieu du XIXe siècle, Napoléon III, après avoir vécu à Londres, souhaite moderniser la ville de Paris et améliorer les conditions d'hygiène précaires des classes pauvres dans leur logement. La transformation du paysage parisien est confiée au baron Haussmann, Préfet de la Seine (1853-1870). Il interviendra à la fois sur la voirie, les espaces publics et les immeubles. Il crée de grandes percées rectilignes afin d'élargir les rues pour laisser pénétrer la lumière et éliminer l'insalubrité des logements et des rues en offrant notamment l'accès à l'eau courante, l'installation des égouts, réseau d'assainissements etc. Ces percées permettent à ce même titre, un passage plus aisé des marchands dans les rues. La ville elle-même s'adapte à la mobilité.

Les fortifications autour de la ville du XIXe siècle disparaissent peu à peu. Les villes sont décloisonnées pour s'ouvrir complètement et offrir de grandes percées tel un réseau urbain. Les îlots d'habitations eux aussi sont repensés et une logique de perspective est recherchée afin de les remettre en scène tout comme à la période de l'Antiquité. L'espace public est support de pouvoir et de monumentalité avec notamment le marché qui est le lieu fédérateur des habitants (PANERAI, CASTEX, DEPAULE, 1997). On se trouve donc devant une opposition entre l'espace public très ouvert, monumental, et l'espace privé renfermé sur lui-même avec les îlots et leurs cours intérieurs.

Paris devient ainsi en partie, une ville moderne et ordonnée avec une architecture unifiée, aux façades finement ornementées et une redéfinition des ilots d'habitations. Pour autant, l'autre partie de la

capitale n'a pas subi de changements et a gardé ses rues étroites et ses maisons du Moyen-Age aux façades plates. (RATTEZ, 2015). On peut donc en déduire que l'architecture haussmannienne, aussi prétentieuse qu'elle soit, vient segmenter la capitale et créer des secteurs.

Dans l'urbanisme haussmannien, la fragmentation et la domination de la ville sur la campagne sont perceptibles. On retrouve ainsi une organisation monocentrique où le centre de la ville s'étale mais conserve ses fonctions centrales d'organisation de la vie économique, administrative et religieuse. Il est avant tout un centre puissant et riche par son architecture à l'instar des bourgs et faubourgs. Les remparts de la ville sont peu à peu remplacés par de grands boulevards rejetant les populations les plus modestes à l'extérieur de ceux-ci (MANGIN, 2004).

On peut retenir notamment des transformations notables à la fin du XIXe siècle. En effet, les gares se détachent peu à peu du centre-ville pour s'en éloigner et constituer « de nouveaux centres d'attractions et d'échanges de personnes » (ROBERT-MAX ANTONI, 2004). La centralité se définit ainsi hors de la ville, autour de la gare et ses espaces publics.



Figure 12: Urbanisme Haussmannien

#### Urbanisme et centralité de l'époque moderne

Le XIXe est marqué par un contexte de révolution industrielle, automobile et d'expansion urbaine incontrôlée avec un phénomène d'exode rural. Les villes s'agrandissent tout en conservant leurs problématiques de logements insalubres, d'hygiène, d'épidémies et deviennent en quelque sorte des repoussoirs. Ces villes vont peu à peu éclater l'aménagement.

Dans le mouvement moderne, nous pouvons souligner deux grandes phases :

1. La première s'identifie par l'abandon de la ville ancienne, perçue négativement au profit des villes périphériques. C'est donc le phénomène de la ville hors de la ville.

C'est ainsi que le mouvement moderne avec les théories urbaines anglaises apparait. En 1898, l'urbaniste anglais Ebenezer Howard propose le modèle des cités-jardins comme réforme politique, économique et sociale. Sa théorisation sera mise en application par Raymond Unwin et Barry Parker (Cité-jardin de Letchworth, à 60km de Londres). Ceci marque l'opposition à la ville industrielle et la ville campagne en proposant un nouveau concept de la ville à la campagne sans leurs inconvénients réciproques. Ce concept est basé sur les éléments principaux suivants ayant pour équilibre : campagne, emplois et habitations, agriculture et industrie (GIRAR, FAYOLLE-LUSSAC, 1996). Les cités jardins seraient par la suite un modèle à multiplier, telle une ville satellite. Dans ce système urbain, nous retrouvons une structure multipolaire monocentrique, où chaque ville est indépendante mais tisse des liens avec d'autres villes par un réseau d'infrastructures. De nouvelles villes sont ainsi créées hors de la grande agglomération afin de trouver un équilibre nouveau entre ville et nature.

2. La deuxième phase de l'urbanisme moderne s'identifie à travers la ville contre la ville. C'est l'idée de la table rase pour refaire la ville. En France, le mouvement moderne propose un urbanisme afin de faire face à un pays qui a réinterrogé ses pratiques politiques et sociales suite aux grands bouleversements qu'il a subi comme les Trente Glorieuses. C'est en 1920 que les CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) naissent avec pour but de promouvoir une architecture et un urbanisme fonctionnel. L'un des premiers fondateurs est Le Corbusier (1887-1965)

Les propositions des CIAM ont été résumées dans la charte d'Athènes de 1933, devenue le texte référent de l'architecture et l'urbanisme moderne. Celui-ci réduit l'urbanisme à quatre grandes fonctions délimitées: habiter, travailler, se divertir et circuler, et propose d'organiser l'espace en une seule fonction ayant pour ambition de mettre en place une politique de rénovation urbaine afin de changer la vie des habitants en créant de nouveaux logements de grande hauteur et des logements collectifs densément peuplés. Ces derniers sont situés autour des équipements publics de travail, scolaires et de loisirs afin de leur assurer une proximité et une facilité d'accès. Ils possèdent également leurs propres espaces verts et sont distancés mais reliés par de grandes infrastructures routières.

La politique des grands ensembles fait son apparition. Le Corbusier va s'approprier le sujet et reprend le concept de ville fonctionnelle à travers la cité radieuse, qui aujourd'hui se retrouve dans les villes de Rezé, Marseille, Firminy, Val-de-Briey.

Cette unité d'habitation, appelée aussi « village vertical » ou encore « paquebot » va changer les manières d'habiter. La cité radieuse fonctionne en dehors du tissu urbain de la ville, comme une entité propre. Elle propose une organisation étroite entre espace public et espace privé. L'espace public s'identifie à travers la présence d'une école (par exemple sur le toit terrasse de la cité radieuse de Rezé), de commerces en RDC et d'un espace extérieur aménagé en parc. L'espace privé (le logement appelé aussi « cellule ») est accessible par la rue intérieure (couloir). La cellule présente une qualité spatiale

remarquable avec une logique de logement traversant descendant ou montant associé à une loggia.

La cité radieuse crée ainsi un réel espace de sociabilité, de lien entre les habitants. Mais finalement, ces objets architecturaux à la fois monumentaux et sculpturaux font coupure avec la ville, et représentent en quelque sorte une forme de contrôle de la ville par l'architecture. « Aussi l'unité d'habitations nous apparait à la fois comme la négation de la ville et l'ultime avatar de l'îlot. Négation à la ville car toute référence à une continuité et à une proximité spatiale est abolie, de même que disparait le statut différencié des espaces qui ne sont plus appréhendés qu'en termes fonctionnels. L'absence d'articulation se fait cruellement sentir avec pour conséquence de rendre impossibles des modifications autres que l'addition de nouvelles unités, ou l'apparition individuelle et limitée de la cellule du logement. Coupée de tout contexte, et l'image du paquebot reprend ici tout son sens, l'Unité d'habitation suppose de la part de l'habitant la modification complète du mode de vie ». (PANERAI, CASTEX, DEPAULE, 1997). Finalement, l'unité d'habitation crée un phénomène de ségrégation spatiale. Les personnes les plus modestes vivant dans ces logements se retrouvent éloignées de la ville et de toutes ses aménités. Il faut savoir notamment que les grands ensembles dénommés aussi « cités dortoirs » seront par la suite dénoncés par l'équipe TEAM-X, comme erreur. Ces derniers répondent « au seul besoin de logements, construits en périphérie des villes anciennes » sans pour autant qu'ils créent une centralité. TEAM X, quant à eux vont mettre en avant l'idée d'unité de voisinage faisant société ce qui marque la fin des CIAM.



Figure 13 : Cité jardin - Howard



Figure 14 : Unité d'habitation – Le Corbusier

Cette partie permet de mieux comprendre la complexité de la notion de centralité ainsi que l'évolution de sa définition au cours du temps. Chacun de ces auteurs, en fonction des époques auxquelles ils appartenaient, tentait de définir cette notion. Le passage de la ville monocentrique à la ville polycentrique a changé incontestablement la définition de centralité. Centre traditionnel et historique, nouvelles centralités définies dans les espaces périphériques sont autant de changements dont sociologues et urbanistes tentent de reprendre la définition et de s'en saisir. L'éclatement des polarités redéfinit le territoire où les centres se détachent des centralités.

## Le centre urbain comme objet positif, isolé et dominant la campagne

Depuis l'urbanisme antique jusqu'à l'urbanisme moderne, la ville s'identifie à travers le modèle urbain monocentrique, où les interactions se font uniquement vers et depuis le centre, « "un lieu de rassemblement et de concentration, un lieu où ce qui se passe est important, un lieu d'action et d'interaction maximum" (HURIOT et PERREUR, 1994, Raynaud, 1992).

Les notions de centres et centralités ont toujours été étroitement liées entre ces époques « le centre est donc moins le reflet d'un principe d'unité profond que le résultat d'un modèle d'urbanisation historiquement daté qui a produit un recouvrement contraint entre centre et centralité » (GASCHET, LACOUR, 2002).

Durant ces époques, le centre est aussi le lieu fonctionnant à lui seul comme un objet isolé, dominant et exclusif sur toutes les interactions. La dualité centre/périphérie ou ville/campagne existe et cette dernière est dépendante du centre en raison de l'importance de la multitude des

fonctions et le développement progressif des flux. Le centre est alors positif, puissant, riche, attractif, alors que la périphérie, elle, est perçue comme négative. (HENRI LEFEBVRE, 1967). Cette dualité dessine alors une ségrégation spatiale.

#### **Evolution des concepts théoriques**

C'est seulement à la fin du XIXème siècle, que géographes et économistes s'intéressent aux centres des villes mais sans pour autant définir leur rôle dans l'espace.

On peut noter tout de même que dès le 18e siècle, Cantillon décrivait une hiérarchie fonctionnelle d'agglomérations selon quatre niveaux : la capitale, la ville, le bourg, le village (CANTILLON, 1755, HURIOT et PERREUR, 1992).

L'analyse de la centralité urbaine a été illustrée aux Etats-Unis dès le début du XXème siècle par les travaux de recherche de C. S. Galpin (1915) et par ceux de J. H. Kolb (1933). Leur approche de la centralité était basée sur l'interrelation entre le monde urbain et rural.

Von Thunen, en 1826 construit un modèle où l'espace s'organise selon une logique centre/périphérie. C'est le schéma de l'Etat Isolé. A ce moment même, le système des villes était déjà théorisé, et la ville dominait la campagne. « Ville-centre et centre urbain sont les clés des théories des espaces concentriques qu'on peut classer sous le titre générique de « paradigme de Thunen » » (HURIO, 1994).

En 1933, le concept de centralité est théorisé par Christaller « La théorie des lieux centraux ». Il définit la centralité comme « la propriété conférée à une ville d'offrir des biens et des services à une population extérieure». Il rend ainsi compte de l'organisation spatiale et hiérarchique des villes selon leurs fonctions économiques. Il développe en Allemagne, une modélisation des centralités des villes en les classant selon leur

localisation, leur hiérarchie, leur taille et leur fonction en s'appuyant sur trois critères : le marché, le transport et l'administration.

D'autres géographes ont repris la théorie des lieux centraux comme August Losch (1940) qui réfute la théorie de Christaller, ayant pour principe général un ordonnancement d'une masse autour d'un noyau (centre). August Losch définit le centre par un ensemble de facteurs définis et spécifiques comme le prix du foncier, la concentration des pouvoirs politiques et économiques.

<u>E</u>liseo Bonetti (1964) élargit la théorie de Christaller par une dimension multicritère. Le concept de centralité est davantage détaillé permettant un certain apport sur le plan de l'urbanisme.

Henri Lefebvre, dans son ouvrage le droit à la ville (1968), pose une réflexion sur les mutations sociales et spatiales que subit la ville en annonçant la fin de la ville industrielle au profit d'un nouvel urbanisme : un urbanisme fonctionnaliste, celui de la ville qui se voit transformée audelà de ses limites suivant un étalement en périphérie, en banlieue par l'expansion du mode de production du capitalisme. Selon lui, la centralité concentre les « centres de décision, de richesse, de puissance, d'information, de connaissances, qui rejettent vers les espaces périphériques tous ceux qui ne participent pas aux privilèges politiques » (Lefebvre, 2000 [1973] : 23-24).

La fin de la ville historique tend pour une société dite « urbaine ». Il présente un dualisme entre riches et pauvres où les périphéries concentrent tous les lieux écartés des décisions politiques, les usines, entrepôts, voies de communications accueillant les populations les moins aisées. Selon l'auteur, les villes centres sont issues de la ville historique avec leur approche symbolique et les périphéries sont définies comme des polarités secondaires avec une dualité riches/pauvres. Le centre est perçu comme positif : il est attractif, prestigieux, riche, développé, innovant, dominant, etc. la périphérie est le négatif de cette image (HURIOT et PERREUR, 1997).

C'est ainsi qu'Henri Lefebvre prône le droit à la ville, comme un comme un droit social où les habitants cherchent à se réapproprier l'espace urbain, donner un sens à leur vie dans la ville, avoir une implication dans la vie citadine et ceci permis par toutes les classes sociales. Mais aussi un droit spatial c'est-à-dire un « droit à produire l'espace » (LEFEBVRE, 1974): un droit d'accéder à la centralité, l'espace de vie représenté par les centres villes traditionnels composés des pouvoirs publics et économiques. Une prise de conscience doit alors s'opérer où les forces politiques et sociales (habitants) doivent travailler ensemble.

Selon Manuel Castells (1972), le centre est un lieu géographique répondant à leurs besoins par des interconnexions permises par le réseau de mobilité. Il amorce ainsi le principe de nouvelles centralités organisées en réseaux qui émergent dans le paysage.

## B. URBANISME SECTORIEL ET NOUVELLES CENTRALITÉS PERIPHERIQUES MONOFONCTIONNELLES

#### La ville sectorisée et franchisée

Le XXe siècle marque une ère dans l'histoire de l'urbanisme, particulièrement la deuxième moitié du XXe siècle, après la seconde guerre mondiale, qui va véritablement transformer les villes. De grands changements économiques, politiques, sociaux et culturels comme les Trente glorieuses, l'augmentation du niveau de vie, l'emploi, mais aussi l'industrialisation de la voiture vont transformer le paysage et favoriser l'individualisation de la société qui souhaite un changement de mode de vie et recherche « la ville à la campagne ». Les voies de communication (routes, voies ferrées) viennent alors peu à peu structurer, remodeler et hiérarchiser le territoire ainsi que l'urbanisme. A cela s'ajoute le faible coût du foncier, des surfaces de parcelles plus grandes en dehors de la ville, mais aussi l'accès aux crédits immobiliers, permettent ce changement des modes de vie.

L'urbanisme moderniste se définit par une sectorisation des espaces et implique une construction par zonage : les infrastructures publiques, les commerces et loisirs renfermés sur eux-mêmes et situés à proximité des voies rapides, les zones industrielles situées en limite des villes, les lieux de vies qui s'orientent vers l'habitat individuel pavillonnaire... Les villes « orientent ou désorientent l'usager, induisent ou découragent tel ou tel type d'activité et tel ou tel type d'habitat » (MANGIN, 2004).

« Cette marchandisation de la vie quotidienne transforme les villes centres en lieux de représentations et quelques circuits touristiques séparent les secteurs calmes transformés en quartiers dortoirs ». (MANGIN, 2004).

Selon David Mangin (2004), la ville sectorisée ne peut créer de lien mais fragmente l'espace avec des temps de parcours et des mises à distances plus grandes. L'adaptation à l'essor de cette mobilité généralisée invite à se réinterroger notamment sur la place du piéton dans l'espace public.

L'auteur cite comme exemple Le Corbusier qui va avoir une grande influence à travers ces œuvres architecturales, puisque sa vision urbaine de l'urbanisme de secteur va influencer l'urbanisme d'aujourd'hui (ville industrielle, commerciale, pavillonnaire...). « Dès 1948, à l'aide de quelques schémas passés inaperçus, il a préfiguré de façon étonnante les formes et les structures des urbanisations contemporaines. Celles-ci sont peu à peu formalisées telles qu'il les avait imaginées après avoir tiré, dès les années vingt, toutes les conséquences de l'hégémonie probable et, selon lui souhaitable, de l'automobile sur l'évolution des villes. (...). Il se définit comme le père de l'urbanisme de secteurs qui étend son réseau à la périphérie des villes mondiales ». (MANGIN, 2004). Chandigarh, future capitale du Pendjab, est l'exemple même du prototype de la ville sectorisée, uniformisée par de grands axes, au nombre de sept, où la couture entre ces différents secteurs fonctionne par le maillage routier mais difficilement appréhendable pour le maillage piéton.

L'auteur définit cet exemple et bien d'autres villes comme des espaces franchisés: des emprises publiques ou privées, avec un accès réglementé, parfois délimité par des voiries de liaisons externes, où la voiture reste l'outil principal et auxquels certaines catégories d'usagers sont contraintes. « Ces espaces franchisés s'exercent à l'intérieur des secteurs ». (MANGIN, 2004).

Nous pouvons également citer l'exemple des villes nouvelles. En France, la politique des villes nouvelles fait son apparition dans les années 1960 avec la mise en place du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAURP). Neuf villes nouvelles sont créées sur le pays.

Nées d'une ambition expérimentale, les villes nouvelles permettraient de limiter la forte concentration de population dans les plus grandes villes comme Paris par exemple. Notamment pour faire face à la crise du logement ou encore les populations autour de Paris qui cherchent à fuir la ville pour habiter la campagne. Il fallait donc, pour les décideurs créer plusieurs points d'équilibre à proximité des agglomérations mères pour limiter cet effet de masse. On parle alors de décentralisation des grandes villes. L'idée préconçue des villes nouvelles était de proposer une autre forme d'urbanisation en créant un lieu fonctionnel, équilibré entre habitat et emploi.

Les villes nouvelles de France puisent leur origine dans les modèles anglais et scandinaves. En effet, des voyages en Finlande, dans la ville de Tapolia, ou encore en Angleterre, ont permis de s'en inspirer.

Le Greater London Plan, de Patrick Abercrombie en 1944 laisse apparaitre, dès cette époque, le modèle polycentrique. Les villes nouvelles s'organisent autour de la capitale afin de contrôler, voire arrêter, la croissance de l'emploi industriel dans la région de Londres sans pour autant développer d'autres régions. D'un plan radioconcentrique, ces villes nouvelles étaient cependant éloignées de la capitale et se rapprochaient davantage des cités ouvrières.

Les villes nouvelles en France se détachent ainsi de ce système en le développant à proximité des agglomérations mères où émerge un système urbain polycentrique développant ainsi un réseau de centralités. Chacune de ces villes nouvelles devait construire sa propre histoire et son

identité selon le territoire dans lequel elle était planifiée et selon les besoins des habitants : Cergy-Pontoise et son développement urbain en forme de « YGREC » avec la boucle de l'Oise et l'urbanisme de dalle avec la préfecture, Evry avec l'Agora, Marne-la-Vallée structurée sur un axe centres-gares etc.

Ainsi, selon MANGIN (2004), la ville motorisée et sectorisée fonctionne à deux vitesses : la ville habitante et la ville autoroutière. « Le secteur est le produit tout à la fois du mouvement anti-urbain des cités-jardins, et autres formes d'appel à la « nature », et du souci d'éviter à l'habitat une rencontre trop brutale avec les nuisances de l'automobile.

Dans les modèles cités ci-dessus, les cités-jardins, villes nouvelles anglaises ou françaises, les plans de ville de le Corbusier viennent séparer voirie et bâti. L'auteur tend à affirmer que la ville sectorisée a été créée par aménageurs, architectes, urbanistes...favorisant l'émergence du modèle radioconcentrique des villes et la création d'une multitude de centralités.

#### L'étalement urbain comme support de nouvelles centralités

L'étalement urbain se définit comme « une dispersion de la population et des activités économiques, donc une baisse apparente de la centralité. La population et l'emploi s'accroissent plus vite à la périphérie qu'au centre de la ville » (BOURDEAU-LEPAGE-PERREUR). En effet, le centre-ville s'est vidé de ses activités, ses commerces, sa population. Son attractivité et son déclin urbanistique, social et économique se trouvent transférés dans d'autres espaces du territoire.

L'étalement urbain a effacé la ville radioconcentrique qui rayonnait depuis le centre ancien vers ses périphéries. L'étalement urbain favorise se définit par le regroupement de certaines activités et la création de nouvelles couronnes d'urbanisations.

Les changements des modes de vie de la société, le développement des infrastructures routières et ferroviaires, un coût de déplacement amoindri entre la ville centre et la campagne, l'accès à la propriété, le faible coût du foncier, le recours à des crédits, prêts, aides publiques etc... va engendrer « une destruction des relations de proximité » (GASHET, LACOUR, 2002) laissant ainsi place à l'étalement urbain, la spécialisation fonctionnelle des espaces et un éclatement de la ville (MAY et al, 1998).

On peut notamment citer les propos de DA CUNHA (2005) pour illustrer le propos : « la croissance démographique et économique. Le changement des structures familiales et des standards de confort induit une augmentation de la demande de surfaces qui se traduit en partie par l'extension de la ville. Elle est liée aussi à la solvabilité en matière d'accès à la propriété d'une partie de la population urbaine et à une certaine individualisation du social qui s'exprime sous forme de choix spatiaux d'habitat axés sur la valorisation du logement individuel. L'évolution des macroformes urbaines est très liée aux mutations des systèmes de transport. La contraction de l'espace-temps interfère sur le jeu des valeurs foncières : l'accroissement des vitesses de déplacement augmente l'accessibilité des surfaces à bâtir au voisinage des agglomérations et de nouveaux logements sont construits en fonction de l'ouverture de nouvelles opportunités foncières dans les franges de l'agglomération ».

Le centre-ville se déspécialise « le centre est plus que jamais la vitrine urbaine de la ville » (GASNIER, 2006). Il perd ainsi peu à peu sa fonction de centralité qui peut être retrouvée en périphérie proche ou dans des lieux éloignés et disjoints. De nouvelles fonctions connectées entres elles émergent autour. « La centralité urbaine serait désormais assurée par un système de pôles spécialisés et complémentaires au sein duquel le centre-ville continue à assurer des fonctions spécifiques, quoique plus réduites (VOITH, 1998). »

L'urbanisme moderne engendre alors les premières constructions en périphérie de la ville avec des zones monofonctionnelles et fragmentées entres elles, reliées par un réseau d'infrastructures routières et ferroviaires. Il n'existe plus de limites entre la ville et la campagne, on parle de rurbanisation de nos territoires consécutive à l'individualisation des personnes. « Ce terme décrit d'après Gabriel Dupuy, un territoire où résident des personnes qui peuvent profiter de l'automobile ou de transports en commun efficaces et choisir de déplacer leur lieu de résidence à bonne distance des centres-villes » (DAVID MANGIN, 2004).

On a donc une réorganisation des fonctions sur le territoire créant un multicentrisme, ces fonctions étant déterminantes pour la dynamique urbaine (JULIEN, 1996). « L'émergence de formes urbaines multi concentriques s'impose comme l'un des aspects majeurs de la restructuration des espaces métropolitains. Il existe un phénomène de concentration autour des lieux de connexions (gares, grands échangeurs, aéroports), mais aussi un développement d'activités autour des grands équipements décentralisés (hôpitaux, universités...), enfin, un développement des parcs d'activités à proximité des infrastructures routières. Il semble donc se constituer une centralité en réseau qui assure la connexion de ces pôles » (GASHET, LACOUR, 2002).

La centralité est multiple et influence les modes de vie et l'organisation du quotidien des habitants, à la fois : le travail, la consommation et les loisirs mais aussi les choix résidentiels de chacun. C'est ainsi Que les auteurs Stébé et Marchal (2013) prouvent que les espaces périphériques sont dotés d'un caractère central : « Parce que la ville a dépassé ses anciennes frontières administratives et s'est éparpillée sous la pression de l'urbanisation, elle s'organise et se structure désormais, dans une large mesure, à partir de ses territoires périurbains. C'est dire que, si l'opposition centre/périphérie ne semble plus autant dotée qu'au temps où l'écrivait Lefebvre, d'une grande pertinence heuristique, elle ne permettrait pas de voir et de saisir les inégalités sociales dans un univers urbain qui se révèle moins marqué par un étalement morphologique caractéristique de la banlieue traditionnelle que par un étalement

fonctionnel typique des territoires périurbains » (STÉBÉ, MARCHAL, 2013).

Le suburbain et le périurbain deviennent ainsi villes et les campagnes s'urbanisent. C'est ainsi que la campagne et la ville-centre deviennent connectées. L'abandon progressif de la ville « authentique » et « symbolique » arrive justifié par le désir de tous de profiter d'un cadre de vie apaisé à la campagne. Pour les aménageurs, cela relève d'une opportunité pour décongestionner les villes. La périphérie devient indépendante et monte en puissance avec ses propres espaces sectorisés : centres commerciaux, zones d'activités, zone d'habitat etc. (BASSAND, 2007).

« Il semble bien que ce soit l'émergence des centralités périphériques attractives, dotées de sens et représentant des polarités concurrentielles pour les centres-villes, qui redessine en profondeur les territoires et restructure la vie urbaine. (...) Les habitants des territoires périurbains organisent leur quotidien, non pas à partir de la centralité telle que la définissait Lefebvre, mais à partir des centralités concrètes qui émergent un peu partout dans la société urbaine éparpillée » (MARSCHAL, STÉBÉ, 2013).

La centralité devient ainsi « un jeu combiné des avantages de l'agglomération, en termes d'échanges d'informations et des coûts occasionnés par cette agglomération en termes de transport de la maind'œuvre et de rente foncière. La faiblesse des coûts de communication entre entreprises devient un facteur de déconcentration et d'une formation multicentrique de l'espace urbain ». (BOURDEAU LEPAGE, HURIOT ET PERREUR, 2009).

La dualité ville/périphérie et centre-périphérie, ville-campagne s'estompe et l'urbanisme des flux vient relier ces paysages devenus urbains et où les centralités se trouvent par exemple dans le « dehors » de la ville. L'étalement urbain vient créer des territoires ruraux qui font ainsi « s'interroger sur la centralité de la ville centre, s'insérant dans un

tissu urbain global, en continuité de l'urbanisation. La périphérie se constitue ainsi de centre-ville à part entière. Les auteurs Marshal et Stébé (2013) montrent que le périurbain constitue une continuité à l'urbain, et non une fracture entre la ville et la banlieue. « L'espace périurbain n'est plus qu'un simple prolongement naturel de la ville. » Le périurbain se caractérise ainsi par diverses fonctions sans une dualité centre/périphérie.

Cependant, la restructuration du territoire et de l'urbanisme du XXe siècle crée des nouvelles villes qui restent dépendantes de leur pôle urbain alors que d'autres s'en émancipent.

#### La monocentralité et sectorisation du système polycentrique

Gashet, Lacour (2002), définissent le centre avec des fonctions de contrôle, de coordination, de commandement hiérarchisant et segmentant l'espace, sans contrainte de localisation. Ils mettent en avant la disjonction entre le centre et la centralité, son incarnation dans le centre d'un point de vue historique, urbanistique. « Mais ce centre symbolique, économique, signifie davantage qu'un lieu : un principe, celui de la Centralité qui doit s'incarner en un ou plusieurs référents. » (GASHET, LACOUR, 2002).

Une recomposition spatiale de nos territoires s'opère où la population se regroupe autour de nouveaux centres urbains, créant ainsi une dispersion de la population elle-même mais aussi une dispersion des activités. En effet, « cette multiplication des centralités est malheureusement le plus souvent accompagnée d'un certain degré de spécialisation qui nuit à la polyvalence » (OSTROWETSKY, BORDREUIL, 1988). Selon Huriot et Perreur, dans à la recherche de la centralité perdue, le schéma monocentrique des villes serait encore transposable dans la mesure où les structures polycentriques renferment en réalité des espaces multipolaires monocentriques.

C'est ainsi que l'urbanisme diffus a engendré l'urbanisme de secteur ayant pour origine l'urbanisme moderne - créant des zones monofonctionnelles dites normalisées et fonctionnalistes. Il s'en suit ainsi un éclatement de la ville dû à l'évolution de la société engendrant une société individualiste mais aussi avec l'apparition de l'automobile détruisant les relations de « proximité ». On percoit ainsi la perte de l'attractivité du centre où se situent essentiellement les activités économiques spécifiques : activités de commandement, de pouvoir, de services supérieurs aux entreprises, activités financières.... Celles, moins appréciables comme les activités industrielles, se retrouvent dans les espaces suburbains et péri-urbains (GASHET, LACOUR, 2002). On parle de décentralisation des activités vers le territoire suburbain et périurbain. « La centralité urbaine serait désormais assurée par un système de pôles spécialisés et complémentaires au sein duquel le centre-ville continue à assurer des fonctions spécifiques, quoique plus réduites (VOITH, 1998). » Cependant « Les centres des villes ne se vident pas, ils se respécialisent dans les activités de niveau supérieur. » (HURIOT, PERREUR, 2009).

On peut alors affirmer que l'étalement urbain crée une mono-centralité des villes polycentriques. Ainsi, l'organisation spatiale du territoire se définit comme une organisation multipolaire monoconcentrique sans pour autant aboutir à une multi centralité : « la division du travail entre les pôles est géographiquement organisée selon un schéma centre-périphérie » (BOURDEAU-LEPAGE-PERREUR). Le centre monoconcentrique est à la fois radioconcentrique et linéaire. Radioconcentrique suite à l'extension de la ville par une accumulation de couronnes successives (centre, péricentre, suburbain, péri urbain, rural) associé à un étirement urbain permis par les axes de communications.

Les polarités monofonctionnelles se dissolvent pour former de nouvelles centralités, aux fonctions connectées. Mais la proximité, les impératifs des interactions peuvent produire la centralité polycentrique mais pas forcément une ville : « la jonction ne développe jamais une ville et être trop proche impose "de rester dans I 'ombre de la ville mère" » (FUJITA, KRUGMAN, VENABLES, 1999). En effet, il convient que le centre concentre toujours les activités de commandement, de pouvoirs. services supérieurs et financiers pour les entreprises, les emplois qualifiés et rares alors que la périphérie dépendante du centre, renferme des activités repoussées du centres comme les activités industrielles, de services, etc. « Ce Centre doit cependant, se comprendre et s'inscrire dans une pluralité de centres (ALEXANDER, 1974). On peut alors ajouter que cette monocentralité des villes polycentriques conserve des degrés d'interdépendances entre les territoires « à l'échelle spatiale de la plus grande aire de marché, il existe un et un seul centre de niveau supérieur et toute cette région dépend de lui. C'est une conception très « territoriale » de la centralité. On est toujours dans une variation sur le thème centre-périphérie s'emboitant les uns dans les autres » (BOURDEAU-PEPAGE, 2009).

La centralité a évolué avec l'étalement urbain, la décentralisation et la métropolisation en passant d'une échelle intra-urbaine à une échelle interurbaine. S'interroger sur le métropolisation c'est aussi porter un regard sur deux préoccupations : d'une part, on doit souligner une tendance à mieux distinguer le principe de centralité et la nature des centres (disjonction qui est plus marquée). D'autres, le dépassement de la mono-centralité, l'hymne au polycentrisme ne doivent pas faire oublier une nécessité fondamentale : la centralité repose et s'incarne en des centres » (GASHET, LACOUR, 2002).

Selon Gashet et Lacour, les métropoles suivent une logique de renforcement de la centralité en générant un renouvellement de la concentration de la population et un étalement et un éclatement des centres. Selon LAVADINHO (2010), les centralités naissant dans les espaces périurbains sont marquées par ce zonage sectorisé et d'un maillage peu dense. En effet, les fonctions se superposent sans tisser des liens entres elles. Elles sont véritablement marquées par des coupures physiques et mentales sans chercher à créer de synergie et de complémentarité.

#### C. URBANISME ET CENTRALITÉS DE L'EPOQUE CONTEMPORAINE

#### La ville contemporaine où la ville aux sept piliers

L'urbanité, à l'époque contemporaine, est définie par Yves Chalas comme une ville aux multiples figures où le dualisme centre/périphérie, plein/vide, mixité/ségrégation disparait et se base aujourd'hui sur sept piliers :

- 1. La ville contemporaine est mobile, marquée par l'automobile qui individualise les personnes. La mobilité rapproche et tisse des liens dans l'espace et entre les habitants. Elle est ainsi une intégration à la fois urbaine et sociale. « Le droit à la ville est devenu le droit à la mobilité » (ASHER, 1995). « C'est parce que les biens, les informations et les personnes peuvent circuler rapidement sur de vastes portions de territoires que les villes se connectent et s'interpénètrent de plus en plus » (CHALAS, 1997). La ville mobilité est aussi au service de la création de nouveaux lieux. « Avec les territorialités contemporaines s'est présenté la réalité nouvelle de la ville-mobile au sein de laquelle « ville et mobilité » ne peuvent plus être pensées séparément mais dans un rapport d'union inextricable. » (Chalas, 1997).
- 2. La ville est territoire grâce aux déploiements des mobilités, des technologies de la communication et de l'information. On dépasse l'échelle de la ville-centre pour s'étendre au-delà des frontières. Le paysage passe de l'urbain, au suburbain, périurbain, rural.
- 3. La dualité ville-campagne n'existe plus. La ville est nature. L'auteur parle notamment de la rurbanisation de la ville et l'urbanisation de la nature dans sa globalité. La ville contemporaine se compose aujourd'hui de prairies urbaines, forêts urbaines, agriculture urbaine. La ville nature constitue à la fois un repère spatial et une symbologie, une mémoire. La monumentalité végétale des espaces rurbains prend des dimensions de centralité.

- 4. La ville est au choix, c'est-à-dire que la ville se vit comme on le souhaite, reflétant la société contemporaine individualiste. La ville se vit et se parcourt personnellement, elle est une ville sur mesure, une ville « que chacun confectionne à sa mesure, pour soi, selon ses désirs et ses besoins » (CHALAS, 2010).
- 5. La ville contemporaine est vide. Le paysage urbain est structuré par des espaces vides, non bâtis, représentés par la nature. Le plein urbain est alors fractionné par ces vides structurants. « Ils se mettent à façonner et à orienter les espaces bâtis et les infrastructures routières autour d'eux ». (CHALAS, 2010). Ville et non-ville ne deviennent plus indissociables, ils forment le paysage urbain et naturel.
- 6. La ville est à temps continu et aujourd'hui plus encore le rythme de la ville est bousculé. La ville s'ouvre et se vit à différents moments de la journée (ouverture des lieux culturels la nuit etc).
- 7. La ville est polycentrique. Elle possède une diversité de villes, petites et grandes formant un réseau urbain voire interurbain, toutes reliées par le réseau de mobilité. On parle de polycentrisme réticulaire faisant opposition au polycentrisme aréolaire selon la théorie de Walter Christaller (un centre unique où gravite autour des centres secondaires qui diminuent au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre principal). Le polycentrisme réticulaire suppose une multitude de centres principaux interagissant entre eux sans logique géographique.

La ville contemporaine à modifié les espaces de vie des habitants des régions urbaines. Ces derniers ont eux-mêmes largement reconfiguré les modèles de dépendance entre le centre et ses périphéries, amenant à reconsidérer les hiérarchies au sein des systèmes urbains (Berroir et al., 2012). « L'émergence de nouvelles dynamiques urbaines s'appuyant sur la mise en réseau de pôles cherche à assurer collectivement une forme de centralité métropolitaine, c'est à-dire un niveau suffisant de diversité et d'accessibilité, qu'aucune d'entre elles ne pourrait atteindre seule » (GASHET, LACOUR, 2002)

De plus, BONNET (2015) nous montre que « tout territoire, même celui en apparence à l'écart des grandes dynamiques métropolitaines, entretient des relations d'interdépendance avec d'autres. Dans les espaces peu denses, il faut considérer le maillage, le fonctionnement polycentrique, les échanges entre réseaux de petites villes et de villages comme dans une constellation ».

#### La ville polycentrique réticulaire

« Accroissement, généralisation de la mobilité, extension territoriale sont des caractéristiques de l'urbanisation contemporaine » (BOURDIN, 2019).

La ville contemporaine vient effacer les limites historiques de ville traditionnelle créant ainsi le phénomène d'étalement urbain comme nous l'avons évoqué plus haut, lié notamment au développement de la mobilité individuelle : « La ville renaît à l'extérieur, au-delà de ses frontières, grâce notamment à la dépendance de la voiture : phénomène inévitable et conséquence désirable de la croissance urbaine et de la dépendance marquée à la voiture" nous disait déjà en 1974, I.C. ALEXANDER. » (GASHET, LACOUR, 2002).

« Deux phénomènes caractérisent l'évolution des villes contemporaines : l'étalement et la multipolarisation » (BOURDEAU-LEPAGE Lise, HURIOT Jean-Marie et PERREUR Jacky, 2009). La ville est ainsi diffuse, en dispersion. Les communes rurales sont aujourd'hui en pleine croissance. En effet, aujourd'hui, le territoire urbain ne représente que 30 à 40% du territoire français (MADEC, 2020).

On parle de ville polycentrique réticulaire. En effet, le polycentrisme dit christallien (Walter Christaller, 1933) penchant pour un centre principal unique et des centres de plus en plus secondaires au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre principal (YVES CHALAS, 2010) laisse place à un autre polycentrisme dit réticulaire qui suppose une certaine hiérarchie, une interdépendance et une complémentarité entre les différents

espaces où le centre s'intègre alors « plus largement dans un ensemble de caractéristiques urbaines contemporaines » (YVES CHALAS, 2010).

Gashet et Lacour (2002) définissent l'urbanisme contemporain comme un espace qui « s'inscrit dans une logique de renforcement de la centralité, nourri de la force renouvelée de la concentration et de la croissance urbaine, au prix sans doute d'un étalement et d'un éclatement des centres ». Le modèle polycentrique comme des polarités aux « séquences différenciées », sans emboitement spatial et hiérarchique avec des spécialisations variées, et des distances et fréquences multiples des déplacements urbains.

Le polycentrisme est alors le résultat d'un dépassement des relations mécaniques entre un centre et sa périphérie (GASHET, LACOUR, 2002). On a une délocalisation des fonctions hors de la ville et c'est ainsi que la ville renait dans sa périphérie (GASHET, LACOUR, 2002).

C'est ainsi que se dessine une multitude de centralités qui sont identifiées comme élément structurant définissant le reste du territoire. « L'étalement urbain fait émerger une centralité diffuse, multipliée » (BOURDEAU-PEPAGE, 2009). En effet, la mise en réseau des centralités peut être permise par une accessibilité permettant de conserver sa force d'attractivité : « centralité qui s'appuie sur un réseau de polarités concentrée autour des nœuds de communication, des grands équipements décentrés et des parcs d'activité et des technopoles ». (REGAZZONNI, 2010).

Les centres entretiennent alors des relations étroites et sont en interdépendances. « Ce qui constituait une globalité indissociable par le passé éclate aujourd'hui en divers types d'externalités spatiales ». Ce polycentrisme engendre la création de multiples centralités éclatées et spécialisées. Ainsi, la centralité vient compléter les autres centralités et maillent l'agglomération. » (BOURDIN, 2020).

#### La perte des centres traditionnels

« Autrefois le centre d'une ville était défini géographiquement. C'était le lieu le plus accessible pour tous, le mieux protégeable, et le plus riche symboliquement. Toutes les activités et fonctions urbaines essayaient de s'y localiser, lui donnant une forte densité et une certaine mixité fonctionnelle. Puis, le développement de l'économie marchande a progressivement sélectionné les fonctions qui pouvaient s'y localiser » (ASCHER, 2001).

La centralité historique n'est plus unique. C'est la multiplication des pôles d'activités périphériques et un éclatement des centres qui fait concurrence aux centres traditionnels. La centralité se trouve désormais dans des lieux essentiellement économiques ne rassemblant pas seulement que la densité mais aussi une intensité. « La centralité a quitté la ville et son centre historique » (GASHET, LACOUR, 2002). « La muséification de la ville centre contribue à créer d'autres villes centres fonctionnelles ». (MARSHAL et STÉBÉ, 2013). Alors les centres cherchent à se réinventer à l'image qu'ils ont partiellement perdue et que l'on attend d'eux : la centralité à coup de marketing urbain ! » (R SENBERG, 2000). Le centre des villes historiques devient plus qu'une vitrine urbaine de la ville. « L'appropriation par des villes anciennes de nouveaux rôles et pouvoirs ; c'est encore une organisation urbaine qui, loin de dissoudre la centralité, la fait vivre et fonctionner » (GASHET, LACOUR, 2002).

On observe alors une disjonction entre centre-ville et centralité comme l'affirme Yves Chalas (2010). Le centre-ville historique et géographique se confondant autrefois à la centralité, est devenu une centralité parmi d'autres.

#### La difficulté à faire centre dans la société contemporaine

« Faire centre serait la nouvelle problématique des centres-villes » (BOURDIN, 2019). En effet, cette problématique serait encore plus d'actualité aujourd'hui du fait d'une société constamment fluctuante. La ville n'est plus uniquement représentée par son centre. Dans l'histoire et l'évolution des villes au cours du temps nous sommes passés à une organisation de la ville qui fait centre à la question du centre dans la ville. Le centre serait donc différent selon la forme urbaine qui l'entoure. Finalement, l'auteur plaide pour des centralités mieux structurées et apaisées, Il s'agit pour citer la dernière phrase du livre, de « "faire centre" dans le régime de la centralité ».

L'histoire du lieu incarné par le centre s'efface de l'imaginaire des habitants. Les nouvelles centralités émergeantes sont éclatées, sans lien, et fragmentent le paysage urbain. La centralité urbaine doit donc être reconstituée afin de retrouver la valeur urbaine de la ville.

Dans la ville contemporaine, le centre, étant un lieu déjà constitué, se décompose en centralité, défini comme un espace diffus. (BOURDIN, 2019) mais cela « ne justifie pas une condamnation de la décomposition du centre en centralités car il faut reconnaître l'efficacité de ce processus dans le domaine économique, commercial ou encore dans celui des loisirs, de la culture, des savoirs. Sur le plan fonctionnel, la constitution de réseaux de centralités bien reliés par des systèmes de mobilité performants est un remède possible à l'engorgement d'un centre obsolète ou une solution alternative au développement du polycentrisme (plusieurs centres et pas seulement un réseau de centralités), un objectif extrêmement difficile à réaliser dans la plupart des cas » (BOURDIN, 2019).

L'opposition entre centre et centralité n'existe plus. Ces dernières fonctionnent dans une logique de cohérence, d'interdépendance et non par opposition. La centralité ne peut s'opposer au centre mais plutôt dans une logique d'équilibre. C'est ce que BOURDIN (2020) tente de nous

expliquer à travers la « coalition de centralités ». Les formes de centralités sont aujourd'hui bien plus réalistes que le retour à la formule d'un seul centre. Pour autant, les centralités « anarchiques » cherchent à continuer de garder une complémentarité entre elles.

Faire centre dans la société contemporaine pourrait se décomposer en diverses centralités « la centralité ne fait pas nécessairement centre, elle écrase son environnement (BOURDIN, 2019). Elle se définit ainsi par :

- Une régulation des flux
- La création d'une animation, effervescence
- Le maintien du rôle symbolique du centre
- Le maintien ou la création d'un lien avec la nature, l'architecture et le contexte environnant

De plus, selon Yves Chalas (2010) l'urbanisme contemporain est composé de diverses centralités mais basées sur les mêmes fonctions :

- Les centres-villes historiques qui se sont appauvris de leurs histoires, de leur lien avec le territoire. Bourdin (2019) constate que ces derniers perdent en centralité. Il serait question de les réanimer dans cette logique de centralités sans pour autant créer des centres anciens muséifiés et figés dans le temps.
- Les ex-banlieues de premières couronnes avec la proximité immédiate de la ville-centre et les avantages de leur éloignement ont fait émerger des centres-villes
- Les périphéries: identifiables à travers divers types de centralités organisées en secteurs (commerciales, de loisirs, économiques, équipements culturels...) sont les nouvelles centralités de l'urbanisme contemporain. « les équipements variés, tant dans leurs natures, leurs formes ou leurs esthétiques, qui s'amassent aux entrées de villes, au nombre desquels notamment: les centres commerciaux, les centres verts, les centres de loisirs, les équipements culturels... dont l'analyse

- montre qu'ils remplissent eux aussi, et contre toute attente, les fonctions essentielles sont celles des centralités urbaines (CHALAS 2010 et DESSE 2002).
- Les centres bourgs et villages : l'urbanisation des espaces ruraux (rurbanisation) avec l'étalement urbain en font des territoires rurbains.

Le centre peut également se traduire à travers deux figures : la ville intense et fonctionnelle et la ville-musée. La première cherche à créer une ambiance particulière qui soit attractive, la seconde, la ville-musée est dans une logique de ville renfermée, figée et muséifiée, délaissée par le tourisme pour la protéger. On pourrait alors parler d'une ville contemporaine aux centralités fonctionnelles et centralités symboliques. Il nous décrit également le centre et la centralité de l'urbanisation contemporaine en prétendant qu'il nous faudrait retenir qu'une seule des caractéristiques de nos territorialités contemporaine qui est la non- séparation entre ville et non-ville : la ville se retrouve partout, à la fois dans les centres, dans la nature et dans les vides.

L'agrégation urbaine	Des villes qui autrefois fonctionnaient indépendamment les unes des autres et qui aujourd'hui, même si elles sont éloignées, sont indissociables et dépendantes entre elles pour pouvoir fonctionner ensemble
La mobilité fondatrice	Le territoire est mobile et étendu. « Le droit à la ville est devenu le droit à la mobilité » Il permet le lien entre lieux et individus.
Le polycentrisme réticulaire	Défini comme l'association de plusieurs villes tenues dans un système urbain et interurbain de transport de biens, d'informations et de personnes. Ils s'organisent en réseau et ont tous leur propre importance sans logique d'éloignement
Le paradoxe de la centralité	Le territoire contemporain se dessine par des centralités traditionnelles et des centralités péri-urbaines. On a une excentration ou exurbanisation de la centralité. Les fonctions et le développement de cette dernière s'étendent hors des limites. La banlieue devient le périurbain, une centralité multifonctionnelle qui perd son usage de monofonctionnalité (banlieue-dortoir).
Disjonction entre centre- ville et centralité	Dans l'ère contemporaine, une dualité, entre centres-villes anciens et centralités multifonctionnelles s'étendant dans le territoire, se dessine. Le centre-ville historique ne représente plus la centralité. Ils sont géographiquement et fonctionnellement plus insociables
La tripartition fonctionnelle de la centralité	3 fonctions définissant la centralité contemporaine : l'attractivité, la sociabilité anonyme de masse ou de foule, et la mixité sociale.
La diversité des centralités	4 types de centralités basées sur les mêmes fonctions : centres-villes historiques Les centres bourgs et villages
	Les centralités des ex-banlieues des premières couronnes autour des villes -centres Les centralités périphériques
La ville au choix	Pratique des habitants à parcourir et vivre personnellement la ville comme il le souhaitent. Le choix est le reflet de la société individualiste.
La fin du dualisme centre/périphérie	La ville contemporaine réticulaire ne permet plus une hiérarchisation des centres, et l'unique centre au vu du polycentrisme. Importance de la centralité périphérique
Une forme urbaine au contour flou et au centre de gravité introuvable	Le territoire métropolitain et le centre deviennent difficiles à saisir et à identifier.
Le paysage urbain comme ensemble hétéroclite	Le paysage urbain est une mosaïque. Des villes-centres historiques, des bourgs, des villages, des nouvelles villes, zone industrielle, commerciales, d'habitat individuel péri-urbain, de zones agricoles, naturelles, d'infrastructures. Ce paysage urbain diversifié se relie, créant parfois des dualités, ou se confortant entre eux. L'urbain, le péri-urbain et le rural sont intrinsèquement liés ensemble pour former notre dynamique territoriale.
Le double dynamique d'urbanisation de la nature et de rurbanisation de la ville	Campagnes, nature, agriculture deviennent urbaines. On parle d'urbanisation du rural et de la nature. Paradoxalement, la nature au sens large vient redéfinir et organiser le paysage tel des centralités vertes. On parle de rurbanisation de la ville.
La nature comme nouvelle monumentalité urbaine	La nature dans sa globalité (espaces naturels, agricoles) représente une centralité mais aussi un repère et une mémoire pris dans un territoire contemporain. La monumentalité minérale et centrale devient une monumentalité végétale et périurbaine.
Les vides structurants	La monumentalité urbaine représentée par la nature présente des espaces vides, non-bâtis, structurants dans le paysage urbain. Ils façonnent le plein urbain.
La ville territoire	Le territoire est urbain effaçant le dualisme centre/périphérie et rural/urbain. La ville-territoire est urbaine. L'urbain est présent sur tout le territoire y compris la nature et les vides. La ville-territoire est la matrice de toutes activités, pratiques et paysages.

Figure 15 : L'urbanisme contemporain et ses déclinaisons de centralités

Selon BOURDIN (2019), la centralité devrait se transformer à la fois en centre de proximité (lieu de vie) et en centre traditionnel (lieu de destination). Le centre de proximité devrait faire lieu avec son territoire, son contexte afin de faire centralité.

Quant au lieu de destination, à l'échelle du bassin de vie, ce n'est plus un centre traditionnel dominateur sur les autres espaces mais bien plusieurs centralités.

Faire centre dans le régime de centralité selon Bourdin, repose sur 5 critères à savoir :

- La capabilité: La capacité d'un espace à maitriser l'usage, s'adapter, anticiper les changements.
- La suprafonctionnalité: Des objets urbains fonctionnels régit par une bonne gestion et entrant dans un système d'interdépendance afin de créer un ensemble urbain. La constitution de nouveaux territoires et nouvelles coopérations en sont un exemple.
- L'altérité, l'accueil, le vivre-ensemble, la ville inclusive : Les centralités et centres de proximité sont des espaces de vivre-ensemble où s'opère la socialité entre usagers et habitants. Cependant ces espaces doivent accueillir aujourd'hui, une société individualisée.
- La mise en scène et l'expression : Une société qui a besoin de s'identifier et pouvoir apercevoir l'image d'elle-même à travers le spatial.
- La puissance symbolique, la capacité de faire sens, de donner du sens : le récit permet de créer l'histoire du lieu, il est question de créer des lieux symboliques associés à des significations et des sensations.

De plus, selon l'auteur, le centre est intrinsèquement lié à ce qu'on appelle les non-centres. Le centre et non-centre sont deux éléments conjoints sans rentrer en concurrence. Le non-centre serait représenté par le non-lieu tandis que le centre serait comme le centre-périphérie. Les deux ne rentrent pas en concurrence mais coexistent ensemble.

Cependant, il faut savoir que « la capacité régulatrice du centre s'affaiblit quand il explose en centralités également parce qu'il perd sa capacité de structuration de l'espace. On l'a vu, les formes urbaines du centre peuvent avoir un caractère générateur pour l'ensemble de l'espace de la ville et constituer une véritable matrice, avec laquelle joue l'architecture. Cela se produit par exemple dans toutes les villes radioconcentriques et dans beaucoup de villes orthogonales, quand existe un gradient de densité et/ou de valeurs foncières à partir des éléments centraux (place du marché dans les bastides, préfecture et hôtel de ville à Saint-Denis de la Réunion), ou encore quand la typo-morphologie (Panerai, Castex & Depaule, 1997 [1977]) du centre se décline en variations dans celle des guartiers. La domination totale des centralités enrave cette logique. Souvent il n'existe alors plus de modèles générateurs, et l'on se contente de références importées ou de l'inspiration du concepteur pour fabriquer l'espace urbain. C'est alors aussi que les réseaux viaires, et plus précisément, dans le cas des métropoles, ceux des autoroutes et des métros rapides à l'échelle de la région urbaine deviennent les éléments structurants. » (BOURDIN, 2019).

# Partie II

# LES ESPACES SUBURBAINS DANS L'URBANISME CONTEMPORAIN

Après avoir mis à l'épreuve les termes centres et centralités à travers l'histoire de l'urbanisme, il convient de comprendre et approfondir les notions de centre/périphérie qui ne s'opposent plus et comment faire centre à travers les centralités le suburbain. Ils sont définis comme des espaces devenus ville, insaisissables, pris dans l'étalement urbain, quoi qu'ils soient tout aussi légitimes à « 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 » (LAVADINHO, 2010).

# A. DE LA DÉFINITION DE BANLIEUE A LA SUBURBIA, UN ESPACE DESIRÉ ET CONTROLÉ DEVENU UN ETALEMENT DESTRUCTURÉ

#### **Quelques définitions**

Afin de définir en détail le suburbain, ce terme est avant tout communément appelé banlieue. D'un point de vue de l'appareil statistique français, l'INSEE, la banlieue se définit comme une zone agglomérée dont les constructions ne sont pas séparées de plus de 200 mètres entre elles. Elle est la « ceinture urbanisée qui subsistait quand on avait retiré la ville centrale de la masse agglomérée » (BARON, 2006).

En ajoutant la définition de GEOCONFLUENCES, « La banlieue renvoie ainsi à des idées de soumission et d'exclusion et elle a, à l'origine, une acception administrative désignant les communes autonomes urbanisées sous l'influence d'une ville-centre. Par extension, elle désigne le territoire urbanisé hors des limites, en périphérie d'une ville, suggérant une relation de dépendance, historique et fonctionnelle, à l'égard de la ville-centre. »

De plus, le mot banlieue, est un terme très connoté, confus et renvoie à un lexique tantôt pauvre par ses apparences, tantôt positif si l'on remonte à l'histoire urbaine du terme. Il ne donne pas lieu à une définition spatialisée mais davantage à un concept d'un « secteur enclavé et à tout groupement de la population qui s'écarte de la norme » (BARON, 2006).

D'ailleurs, sa définition de banlieue repose sur cinq notions, pouvant pour certaines se regrouper : « une notion juridique se rapportant au droit féodal, une notion géographique, celle de ceinture urbanisée dépendante du centre, une notion sociologique permettant de rendre compte de l'exclusion qui touche les habitants des marges urbaines, une notion culturelle qui fait référence aux pratiques festives qui sont nées sur ce territoire (tags, rap, festivals comme celui de Banlieues Bleues en Seine-Saint-Denis...), une notion symbolique enfin pour exprimer le discrédit qui pèserait sur une partie des populations périphériques. » (BARON, 2006).

Les banlieues se distinguent alors par « leur dynamisme démographique et économique, leur dimension, leur population et l'importance de la ville-centre à laquelle elles sont reliées ». (BARON,2006). Elles se distinguent notamment par leur forme urbaine, leur paysage, la densité, le profil dominant des actifs, les frontières géographiques, la ségrégation etc.

« On ne saurait se satisfaire des discours généralisateurs ou réducteurs tenus sur la banlieue, ni des idées préconçues qu'ils véhiculent. Le mot tend à éluder la complexité des dynamiques urbaines, la richesse des apports migratoires et la réalité des ségrégations qui incombent d'abord au centre. En somme, la dramaturgie médiatique et

politique qui touche la banlieue lui donne une visibilité qui s'oppose largement à l'intelligibilité. » (BARON, 2006)

Quant au terme périphérie, il ne renvoie pas directement à celui de la banlieue. Sa définition reste plutôt géométrique que spatialisée, afin de définir les contours de la ville et ses relations fonctionnelles étroites avec le centre. Ainsi « Alors que toute banlieue se présente de facto comme une périphérie, toute périphérie n'est pas une banlieue puisqu'elle n'est pas nécessairement en continuité de bâti avec l'agglomération et qu'elle peut élaborer des centralités secondaires susceptibles de concurrencer la ville-centre. » (BARON, 2006). Ceci n'exclut pas le fait que les deux termes renvoient à une certaine dépendance de l'espace polarisant, à savoir la ville-centre, même si les communes ont leur propre autonomie administrative.

C'est ainsi que le terme périphérie s'éloigne de la définition de banlieue, trop généralisateur. La banlieue est définie notamment par deux types de limites qui sont encore aujourd'hui difficilement saisissables.

La banlieue suburbaine, définissant les espaces contiguës à la villecentre et la banlieue périurbaine, espaces plus éloignés et relâchés de l'agglomération et de la ville-centre.

Comme évoqué en partie introductive, la banlieue suburbaine ou suburbia se définit comme l'espace « situé à la périphérie, à proximité immédiate d'une grande ville » (CNRTL). Soit la même définition que banlieue. Mais ce terme reste faiblement employé puisque sa définition peut prendre différents sens. Le terme suburbain tire avant tout son origine de l'Amérique du Nord « suburbia ». La suburbia se définit ainsi selon TARCIAT (2013) comme « un front d'urbanisation de campagnes » dont il est difficile de voir les limites.

La définition en Europe reste très généralisée et difficilement saisissable. Selon LEHRER, HARRIS, BLOCH (2015), la définition du mot reste avant tout spatiale : « le suburbain qualifie toutes les zones qui sont ou se sont récemment trouvées dans, ou proches d'une périphérie urbaine en croissance. Cela inclut donc de nouvelles zones de banlieue à l'aménagement dispersé (encore appelées « exurb », périphérie urbaine, zones d'étalement urbain, ou zones périurbaines), des zones adjacentes à des territoires en développement continu (« grande banlieue ») et les espaces entre les deux qui ne s'intègrent pas forcément très bien dans le modèle urbain monocentrique (*Zwischenstadt, FlexSpace*), ainsi que des zones plus anciennes et plus centrales (« proche banlieue ») susceptibles de faire l'objet d'un réaménagement ».

Si l'on reprend l'étymologie du mot, la Suburbia vient de suburbium, la ville d'en dessous (époque de Cicéron, Empereur romain). Il était déjà un terme utilisé pour exprimer le faubourg, la banlieue, l'espace sous les remparts de la ville.

Connaissant une connotation négative et perçu comme un phénomène d'étalement urbain non contrôlé et incontrôlable, l'auteur Taricat, dans son ouvrage Suburbia (2013), montre finalement que la suburbia est d'abord un phénomène utopique. Il nous met en évidence notamment tous les enjeux des différents mouvements et idéologies sociales et architecturales, voire politiques de cette suburbia, en puisant ses sources en Europe et en Amérique du Nord. Cette partie s'intéresse ainsi à l'histoire de la formation de la « colonisation suburbaine » (TARICAT, 2013) et ses formes d'implantation dans ces espaces.

#### Histoire de la suburbia

Historiquement, la suburbia est née au XVIIIe siècle autour de Londres et Bristol. Le suburbain était occupé par l'élite qui décida de quitter la ville pour profiter de leur maison secondaire à la campagne, éloignée des tumultes de la ville, pour ensuite s'y installer définitivement. Le suburbain est ainsi devenu très vite un mouvement de démocratisation du rêve de la propriété individuelle. L'individualisme pavillonnaire était né où les suburbias deviennent alors des utopies bourgeoises (FISHMAN ROBERT, 1989).

En 1799, John Nash (architecte) créa alors les premiers ensembles résidentiels suburbains localisés à proximité de Londres en reprenant le vocabulaire de l'acardie anglaise : une cité idéale pour privilégiés avec des parcelles privées, des espaces paysagers collectifs, des éléments paysagers structurant et pénétrant dans l'espace. Les citadins se construisent alors leur propre patrimoine, « un paysage privé ». Nous pouvons également citer Riverside de Olmsted, dans l'Illinois aux Etats-Unis, des cottages avec jardin où aucune clôture n'est présente laissant ainsi pénétrer le paysage dans l'espace public. Ou encore Radburn dans le New Jersey aux Etats-Unis et en France l'exemple du Vésinet ou encore maison Laffitte. Mais cette acardie se démocratise davantage pour être accessible à la classe ouvrière. Dès la fin du XIXe siècle, durant l'époque moderniste, le suburbain est conquis par les cités jardins développés par Ebenezer Howard comme un réformisme social libéral. La ville est décentralisée, planifiée et organisée. « La suburbia devient un pilier de la politique sociale et du libéralisme » (TARICAT, 2013).

Nous pouvons notamment citer les villes nouvelles dans les années 1960, où comment la création de nouvelles polarités vient contenir les habitants dans un espace délimité, compact et planifié. C'est la « planification du sprawl en 1960 ». (TARICAT,2013). Cet urbanisme spontané et déstructuré, présent en zone suburbaine, est desservi

uniquement ou presque par l'automobile. La rurbanisation de la campagne ne se présente plus comme « la ville à la campagne » puisque la nature reste de densité faible, souvent mal structurée, mal traitée « Les inconvénients de l'urbain et du rural y sont souvent combinés » (LAVADINHO, 2010).

Le concept de cités-jardins, villes nouvelles, preccincts /superblocks (dans les modèles américains et britanniques), tendaient vers une approche de ville contrôlée et raisonnable. Mais il faut savoir que ce concept n'a toutefois que partiellement contribué à cet étalement urbain. En effet, le phénomène d'étalement urbain non contrôlé et spontané provient « d'une grande part de la colonisation suburbaine » qui « s'est accomplie au fil de minuscules acquisitions foncières conduites par des particuliers » (TARICAT, 2013) à travers des lotissements communaux, les zones pavillonnaires. C'est ce qu'on appelle la ville diffuse : le tissu rural s'étend et l'habitat ne cesse de récupérer le foncier au cours du temps. L'arrivée de l'automobile et l'abondance d'autoroutes, la croissance économique des trente glorieuses, l'industrialisation de l'urbanisme, la spécialisation et sectorisation des espaces, les centres commerciaux, des bureaux et des lotissement fermés sur eux-mêmes par des culs de sac évitant les communications entre eux, l'accès simplifié au foncier peu cher et les différentes aides de l'état (crédits) ont contribué à la rurbanisation et l'étalement de nos territoires voire la sectorisation. Peu à peu, la suburbia est alors considérée comme « un échec de la planification ou, si l'on préfère, à un triomphe du laisser-faire consumériste » (TARCIAT, 2013)

La loi loucheur (1928) serait définie comme la première vague de suburbanisation pour un accès à la propriété pour de petits épargnants et la possibilité d'avoir des maisons différentes. Cette loi donne un premier élan à la production d'habitats pavillonnaires, avec un boom de constructions de maisons individuelles vers 1945, au début des « trente glorieuses ».

C'est alors que l'étalement urbain, comme nous en connaissons les causes, à créer un territoire fragmenté et spécifique avec de nouveaux espaces en dehors de la ville-centre. Suburbain, périurbain, campagne urbaine, deviennent colonisés par les citadins. « La ville, saturée, ne pouvant accueillir de nouveaux habitants, on a fait surgir en hâte des cités suburbaines, vastes et compactes, lots de boîtes à loyer ou interminables lotissements » (LE CORBUSIER, 1957).

Ces espaces sont éloignés du reste de la ville, une mise à distance est créée, et sont accessibles seulement en voiture. C'est alors que cette conquête du suburbia dont il est difficile de voir les limites » (TARICAT, 2013), devient celle de l'Etat-providence.

Ainsi, la formation de la suburbia suit deux mouvements: la démocratisation de l'accès à la propriété individuelle pour tout le monde et l'autre mouvement se définissant comme un rejet de la suburbia qui peut être paradoxal car dans un premier temps, planifié et générique. Nous avons donc un phénomène contrôlé et de l'autre défini comme incontrôlable et dénoncée comme une catastrophe urbaine comme un « laisser faire (..) un « résultat incontrôlé d'un dérèglement urbaine » (TARCIAT, 2013).

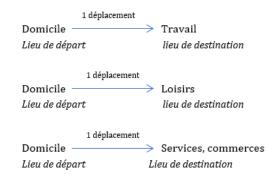
Cependant, c'est sans compter avec les lois Voynet (ou LOADDT : loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire en 1999), Chevènement (1999) et SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain, 2000) qui annoncent et permettent de créer à la fois un tissu urbain qualitatif et réfléchi, faisant lien avec le milieu rural qui doit être préservé et dévoilé. (LAVADINHO, 2010).

#### B. UN TERRITOIRE INTERMÉDIAIRE INSAISISSABLE, ENTRE INDÉPENDANCE ET DÉPENDANCE DU SUBURBAIN

La ville est « le résultat de croissances territoriales fortes et non totalement contrôlées : à partir d'une certaine échelle, la centralité se dédouble puis elle devient multiple, avec des échelles de villes plus importantes ». (LAVANDINHO). Ces villes s'organisent selon trois échelles : Le centre-ville, le péricentre s'organisant autour et désignant les centralités gravitaires et les espaces suburbains « en pleine recherche d'identité » (LAVANDINHO). L'espace suburbain est alors insaisissable, côtoyant de près l'étalement urbain.

Avant de comprendre ce qui fait centre dans les centralités suburbaines, ceci pose d'abord question sur la notion de centralités dans ces territoires. Les espaces suburbains pourraient en effet jouir de diverses centralités pouvant marquer leur autonomie mais la structure urbaine de ces espaces et leur proximité immédiate avec la ville-centre pourrait supposer un certain degré de dépendance. Il est question ici de définir les contours d'indépendance et dépendance entre le suburbain et l'urbain. Nous tenterons alors d'apporter des éléments de réponse afin que ces territoires bénéficient pleinement de leurs centralités et qu'elles soient légitimes d'exister à l'échelle du bassin de vie.

Figure 16: Les mobilités spatiales



Afin de prouver la dépendance de Malemort à son pôle urbaine, Brivela-Gaillarde, nous utiliserons l'analyse des mobilités pendulaires représentées par le schéma ci-contre (figure 16).

Nous alors notamment analyser les données INSEE mais aussi à travers le questionnaire en ligne dans le cadre de l'étude du cœur de ville (le dit questionnaire ayant reçu presque 200 réponses).

A travers l'analyse des déplacements du quotidien domicile-travail par les données statistiques INSEE, environ 75% des actifs résidant à Malemort, travaillent dans une autre commune que celle-ci. Ceci se confirme à l'étude de ce questionnaire en ligne où l'on découvre que70% travaillent à Brive-la-Gaillarde ou dans d'autres communes (36.9%).

1			-				
		2007	%	2012	%	2017	%
	Ensemble	3 235	100	3 375	100	3 145	100
	Travaillent :						
	dans la commune de résidence	898	27,8	883	26,2	788	25,1
	dans une commune autre que la commune de résidence	2 337	72,2	2 493	73,8	2 357	74,9
rces : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020.							

Figure 17 : Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone



Figure 18 : Questionnaire en ligne habitants

De plus, la commune de Malemort connait une augmentation du nombre d'actifs travaillant dans d'autres communes (74.9% en 2017 contre 73.8% en 2012) associée à une augmentation de la motorisation des ménages (92,9 % des ménages avaient au moins une voiture en 2017 contre 92,3 %en 2012). Ceci conduit alors à une diminution des emplois : -227 emplois entre 2012 et 2017 et une baisse de la création d'entreprises (54 entreprises créées en 2018 dont 33 individuelles contre 68 entreprises créées en 2017 dont 38 individuelles). A Brive-la-Gaillarde, au contraire, on observe alors une augmentation du nombre de création d'entreprise, prouvant ainsi sa capacité à attirer les emplois au profit de Malemort.

On peut ajouter notamment que l'utilisation de la voiture (environ 90% - INSEE), comme moyen de déplacement pour se rendre au travail prouve que Brive-la-Gaillarde ou d'autres communes ont un effet polarisant sur Malemort.

Nous venons alors de prouver la dépendance de Malemort visa vis de Brive-la-Gaillarde, concernant les déplacements domicile-travail notamment à travers le tableau analytique ci-contre (figure 21). Les pratiques liées au travail et les commerces/services ont alors une certaine interdépendance avec Brive-la-Gaillarde ou les autres communes. En effet, comme nous l'avons vu dans les parties précédentes, les populations viennent s'installer en marge de la villecentre, marquant ainsi l'étalement urbain. Mais le centre-ville concentre toujours le plus de populations et d'emplois malgré la forte croissance et le développement dans ces espaces plus lointains. Comme évoqué précédemment « Les centres des villes ne se vident pas, ils se respécialisent dans les activités de niveau supérieur. » (HURIOT, PERREUR, 2009).

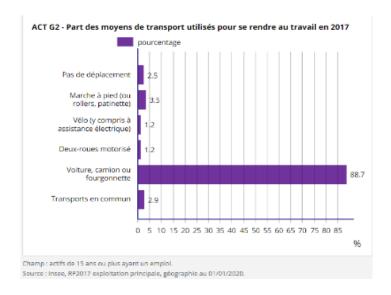


Figure 19 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2017

Outre la dépendance domicile-travail, nous pouvons reprendre le tableau analytique (figure 21) afin d'analyser deux autres types de déplacements clés selon les destinations à savoir domicile-loisirs/culture et domicile-services/commerces.

Au sein de la commune de Malemort, les pratiques quotidiennes des usagers et habitants se passent avant tout dans les zones économiques : commerciales et de services (43%), zones administratives (24%) et ensuite les loisirs, fêtes et évènements (16%). Malgré des déficits dans l'offre de loisirs, celle-ci attire tout de même un rayon d'envergure local et montre l'indépendance de Malemort pour cette offre.

Cependant, on peut ajouter que l'utilisation de la voiture (environ 90% questionnaire en ligne) comme moyen de déplacement dans le centre-ville prouve que les pratiques quotidiennes au sein de Malemort s'effectuent largement par la mobilité individuelle, ce qui ne permet pas d'opérer réellement à une dynamisation du cœur de ville et une appropriation des habitants pour leurs pratiques quotidiennes. Il est tout de même important de noter que la marche à pied et le vélo, malgré son faible pourcentage (4.7% INSEE), restent le second déplacement le plus utilisé à Malemort, montrant ainsi un enjeu d'amélioration des parcours de mobilités douces pour une réappropriation du cœur de ville et de ses aménités.

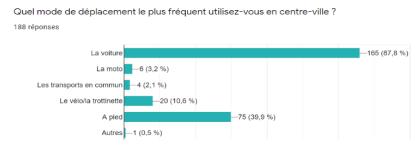


Figure 20 – Questionnaire en ligne habitants

Facteurs	Types de déplacements				
	Domicile -	Domicile - Loisirs/culture	Domicile -		
	Travail		Services/commerces		
Flux	Brive-la- Gaillarde ou	Brive-la-Gaillarde (29%), Malemort (52%), autres	Malemort (43%) ou Brive- la-Gaillarde (57%) (86%		
	autre commune (70-75%)	communes (19%)	des personnes vont dans la ville-centre s'ils ne vont pas à Malemort)		
Distance	10 min - 3.5 km	Brive-la-Gaillarde : 10 min - 3.5 km Malemort : 5 min - 2 km Autres communes : environ 15 min - 12km	Brive-la-Gaillarde : 5 min – 2 km Malemort : 1 min – 300 m		
Fréquence	2x/jour - 5 ou 6j/7	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par semaine		

Figure 21 : Les types de déplacements en fonction des types de facteurs

#### Pour quels motifs vous rendez-vous dans le centre-ville de Malemort ?

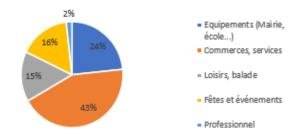


Figure 22 : Questionnaire en ligne habitants

#### Où vous rendez-vous pour vos loisirs?

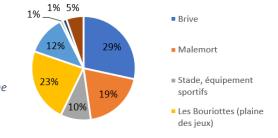


Figure 23 : Questionnaire en ligne Habitants

Etant la seconde commune la plus peuplée de l'agglomération, après Brive-la-Gaillarde, et jouxtant celle-ci, Malemort joue un rôle particulier puisqu'elle possède une zone de chalandise importante à mettre à profit pour son attractivité et développement commercial et économique, même de loisirs, en surpassant l'économie résidentielle. Il est alors question d'aller au-delà de la dominance des villes polarisantes comme Brive-la-Gaillarde, et Malemort comme ville servante, en créant une cohésion entre les territoires. Ceci serait ainsi possible en renforçant la position de Malemort comme pôle de proximité et d'équilibre à l'échelle de la commune mais aussi au sein du bassin de vie de Brive-la-Gaillarde.

Nos territoires sont associés vraisemblablement à des enjeux d'accessibilité et de déplacement pour être attractif. Mais ils ont aussi pour enjeux de répondre aux besoins de proximité, de développer une vie locale, de faire de la ville une destination tout en redynamisant les centralités. Rassembler et créer du lien entre les centralités serait ainsi le mouvement pour la reconquête des centres. En effet faire centre à l'échelle de la commune suppose de créer un véritable centre de proximité, en faire un lieu de destination. Il est important de créer ce bassin captif en mutualisant et diversifiant les offres (commerces, services, loisirs/culture, équipements publics...) afin de pallier la trop forte dépendance des territoires suburbains par rapport à la ville-centre et réduire les mobilités spatiales à savoir les mobilités quotidiennes (domicile-travail, domicile-loisirs, domicile-commerces/services).

De plus, le renforcement de la mutualisation et polyvalence de ces offres permet d'affirmer la proximité et réduire la distance et la fréquence des déplacements du quotidien. De nouvelles mobilités quotidiennes peuvent donc émerger.

Les espaces suburbains, à travers leurs degrés d'indépendance/dépendance avec la ville-centre, sont des territoires difficilement saisissables qui doivent se réinventer afin d'affirmer leur autonomie, attractivité et identité.

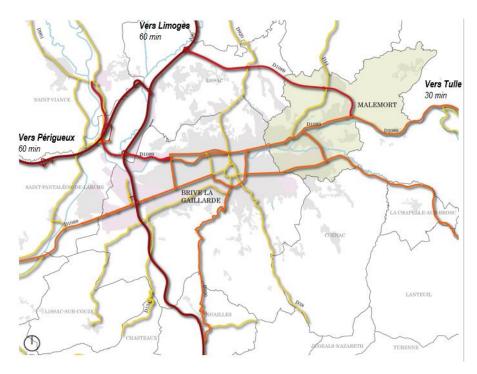


Figure 24 : Malemort, une composante du pôle urbain structurant de la communauté d'agglomérations

Les centralités extraterritoriales spécialisées dans les territoires suburbains pourraient être l'un des marqueurs de leur indépendance. Nous pouvons prendre l'exemple des infrastructures de loisirs ou encore les centres commerciaux, comme le Géant Casino situé en entrée de ville à Malemort, avec sa grande aire de parking minérale et profitant d'une bonne visibilité et accessibilité telle une vitrine publicitaire. « L'architecture franchisée doit être un produit routier accessible, visible, reproductible, espacé » (MANGIN, 2004). Cet espace se définit alors comme une centralité introvertie par sa zone de chalandise. Il se dessine comme un lieu de vie quotidien où le centre de la ville perd en légitimité, et devient simplement un lieu de représentation.

Pour autant, cette centralité ne permet pas de confirmer aujourd'hui l'indépendance de Malemort au regard de Brive-la-Gaillarde puisque la moitié des répondants au questionnaire en ligne sont insatisfaits de l'offre commerciale et 86% d'entre eux se rendent à Brive-la-Gaillarde pour leurs achats, s'ils ne se déplacement pas à Malemort. Ce type de centralité introvertie reste cependant un secteur mutable assez faible puisqu'il fait partie intégrante du patrimoine bâti et de l'identité de la ville aux yeux des habitants et peut parfois échapper à une logique d'aménagement pour le corps politique. Ainsi, le renforcement de l'offre commerciale, plus précisément une offre commerciale de proximité reste une des priorités d'intervention du projet de cœur de ville afin de rendre le territoire davantage indépendant.

Les territoires suburbains pourraient alors avoir la capacité à être des territoires indépendants avec leurs multitudes de centralités, support d'une offre commerciale, de services, administrations et de loisirs diversifiée, favorisant l'économie locale. Cependant, cette multicentralité peut être synonyme d'un degré de spécialisation pouvant nuire à la polyvalence d'une centralité (Ostrowetsky et Bordreuil, 1988) et renforcer la sectorisation des espaces suburbains. Pourtant, c'est cette polyvalence même qui permet de faire vivre une centralité et d'en dégager un centre.

## C. LA STRUCTURE URBAINE FRAGMENTÉE DES ESPACES SUBURBAINS

Il est question de montrer dans cette partie que l'origine des espaces suburbains et leurs structures urbaines sont différentes des espaces urbains. La nature de leurs centralités est également associée à des modes de vie et des parcours différents. En identifiant les différentes centralités, qui peuvent prendre des formes diverses en des lieux multiples, ceci permettra de comprendre ce qui fait centre dans ces espaces suburbains et quels en sont les enjeux pour la reconquête des centres à notre époque contemporaine.

Le suburbain se différencie de la vie urbaine et de la ville-centre par la structuration de leur espace, leur environnement naturel, leur rapport au sol, rapport à la parcelle, et leur mode de vie.

Contrairement aux villes-centre, les espaces suburbains, pris dans l'étalement urbain peuvent s'apparenter à des lieux peu denses et compacts. C'est-à-dire regroupé dans un même espace.

Dans un premier temps, il est essentiel, à travers notre cas d'étude, de comprendre la formation et le fonctionnement des espaces suburbains appartenant à leur ceinture urbaine.

Historiquement, Brive-la-Gaillarde et Malemort se sont avant tout formés autour de deux grandes entités géomorphologiques : la vallée de la Corrèze selon la direction Est-Ouest et ses étroites vallées affluentes ainsi que les coteaux agricoles et boisés.

Ancienne cité médiévale avec ses faubourgs, Brive-la-Gaillarde a suivi un mode de croissance radioconcentrique. En effet, les petites rues de la ville se sont déployées en étoile, tel un réseau. Mais sa croissance urbaine a été contrainte et modelée par le relief et l'hydrographie tout comme Malemort.

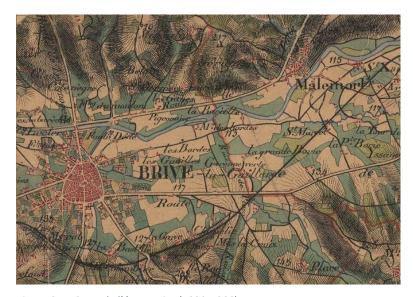


Figure 25 : Carte de l'état-major (1820-1866)

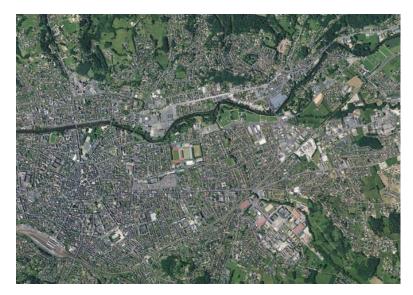


Figure 26 : Photographie aérienne de Malemort (2020)

Le développement radioconcentrique des deux villes s'est poursuivi jusqu'au XIXe siècle, pour ensuite suivre une conurbation linéaire contrarié par les entités géomorphologiques, tel un fil conducteur naturel (la topographie et l'hydrologie représenté par la Corrèze). Les axes routiers ont donc naturellement suivi les contraintes naturelles, où l'urbanisation se poursuit de façon continue le long des axes routiers structurants, les deux voies départementales.

Les deux axes principaux sont les suivants : La D44, dont le tracé correspond à l'ancienne route historique vers Sainte-Féréole et la D1089, axe transversal reliant Tulle à Brive-la-Gaillarde, en passant par Malemort. La D1089, a structuré le développement urbain de la commune de Malemort qui à cette époque était un village tourné sur lui-même.

A travers notre cas d'étude, Malemort, déjà considéré comme un faubourg à l'époque médiévale, fait partie intégrante depuis les années 1950, de l'aire urbaine de Brive-la-Gaillarde. en passant d'une cité médiévale à une ville moyenne de 50 000 habitants, Malemort est constituée de nombreuses communes périphériques différenciées dans leurs fonctions et usages.

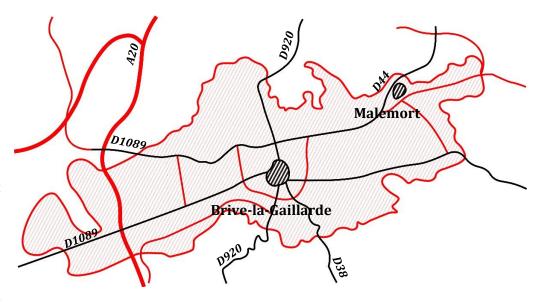


Figure 27 : Croissance urbaine de Brive-la-Gaillarde et Malemort

Le bourg s'est développé sur les zones les plus planes, en contrebas de la colline et rattaché à la route historique. Une autre concentration d'habitat, « lieu-dit de Montemart » s'est développée au nord du site castral le long de la route de « crête » de la colline. La cité médiévale était close par diverses portes et protégée par un fossé.

À l'origine, l'ancien village s'étendait jusqu'à la Corrèze et le ruisseau des Saulières. Ce rapport privilégié avec la nature a été entravé par le maillage viaire et l'évolution de son tracé dans le temps.

#### XXème siècle

Vers Brive-la-Gaillarde

Après 1970

L'éperon vient créer un nouvel axe routier en plus de la route historique (Brive-la-Gaillarde-Sainte-Féréole) en longeant la Corrèze vers Tulle. De plus, grâce à la traversée entre les deux rives, Malemort se retrouve notamment désenclavé. Un secteur économique vers le Dojo actuel et la Corrèze se développe.

#### XXème - XXIème siècle

L'urbanisation de Malemort s'étend alors sur les hauteurs avec de nombreuses ramifications, en grappe correspondant à la création de nouveaux lotissements.

L'aménagement routier est modifié et la pointe de l'éperon est fractionnée par un giratoire dissimulant une partie du ruisseau des Saulières.

Le géant Casino fait son apparition en entrée de ville dans les années 1970 sur les traces d'anciennes prairies humides.

XIXème siècle

Vers Tulle

Féréolé

Espaces urbains comme suburbains étaient organisés auparavant en système radioconcentrique, où le centre détenait tous les pouvoirs et où tous les axes convergeaient vers ce dernier comme nous avons pu le voir en première partie de ce mémoire. Brive-la-Gaillarde s'est effectivement dotée de couronnes de moins en moins denses, organisées en secteurs, centralités spécialisés et maillés par des rocades.

Au cours du XXème siècle, le réseau des territoires se développe sous trois facteurs: les infrastructures, l'urbanisme de commerces et d'entreprises et l'étalement résidentiel. Les axes routiers ont reconstitué le territoire, changeant les modes de croissances des villes et jouant « le rôle de diffuseurs de l'étalement urbain » (MANGIN, 2004). Afin de tisser des liens directs vers la ville-mère et ses nœuds d'échanges, les espaces suburbains comme Malemort, se sont peu à peu structurés le long des axes routiers rapides primaires (majoritairement des départementales). Ces axes routiers primaires, au sein des espaces suburbains assurent aussi bien le flux de transit que le flux interne propre à la zone urbaine. Les axes routiers sont ainsi le support d'une croissance urbaine continue des espaces suburbains, tout en appartenant au pôle urbain de la villecentre. Cependant c'est cette évolution du tracé qui a eu un impact négatif sur la qualité du centre urbain de Malemort.



Figure 28: Evolution de la structure urbaine de Malemort

Les centralités suburbaines en quête de centre au XXIème siècle

1970- aujourd'hui

La structure urbaine du suburbain ne peut être identifiée sous une seule catégorie. Il existe en effet une multitude de développements et d'étalements urbains à travers la ville contemporaine. Il n'est pas question ici de montrer la diversité de ces modèles mais de comprendre que le réseau routier joue un rôle de hiérarchie et de développement urbain pouvant créer une ville-rue. « C'est davantage dans la reproduction d'un modèle systématique de dérivation routière qui démultiplie les micro périphéries et sectorise, (...), non seulement les périphéries mais aussi les centres urbains et les villages » (MANGIN, 2004).

Les espaces suburbains se caractérisaient auparavant par une organisation en îlot comme le reste du territoire. Aujourd'hui, ces derniers sont organisés en secteurs, devenus des espaces fragmentés, hérités du nouveau maillage territorial. L'échelle de la ville a en effet été perturbée par la pratique de la voiture, c'est par elle que nous sommes passés de l'îlot au secteur alors que ceux-ci n'ont aucun lien entre eux et le piéton est contraint à des traversées difficiles. (MANGIN, 2004).

A travers notre cas d'étude, Malemort était dans un premier temps, une presqu'île entourée d'eau et en lien direct avec la nature. Comme nous l'avons vu précédemment, son urbanisation se concentrait sur les flancs de la colline et à proximité de l'eau.

Au milieu du XXe siècle, avec le développement du maillage routier, le village historique s'est refermé sur lui-même et le développement urbain de la commune s'est poursuivi le long de la D1089. Peu à peu, l'organisation en îlot a été fragmentée par la densification massive de la commune, laissant place à des secteurs.

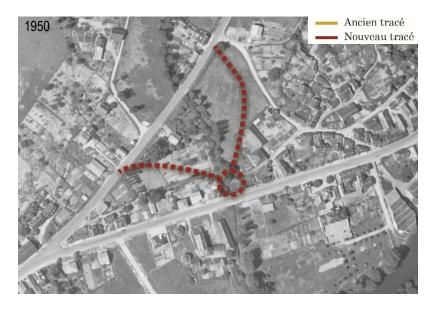


Figure 29 : L'organisation viaire du bourg en 1950



Figure 30 : L'organisation viaire du bourg en 2020

Aujourd'hui, Malemort présente des pièces urbaines juxtaposées. En effet, la commune possède une organisation de différentes séquences urbaines courtes et discontinues le long de sa traversée.

Ces secteurs sont hétérogènes au niveau de leur morphologie et de leur vocation. La spécialisation de chacun des secteurs crée un enclavement et un isolement pour ces derniers. Le franchissement entre les pièces urbaines est rendu difficile, surtout pour les mobilités douces.

Malemort représente le parfait exemple de l'espace suburbain sectorisé. A travers cette cartographie et ces coupes, la ville peut se découdre en divers secteurs fragmentés.

Son entrée de ville en provenance de Brive-la-Gaillarde laisse apparaitre une surface commerciale avec un large parking minéral partagé avec d'autres infrastructures commerciales de grande taille. Son implantation le long de la départementale, répond à cinq critères : le flux, l'accessibilité, la visibilité, la co-présence et la capacité d'accueil (MANGIN, 2004). Cependant cette pièce urbaine est dissociée des autres, par des continuités piétonnes, cycles difficilement appréhendables ou encore un langage architectural peu harmonieux avec le reste du patrimoine bâti.

Un secteur type péri-urbain vient notamment prendre place dans le paysage, juxtaposé à un tissu pavillonnaire et au tissu mixte (habitat/commerces/services), ne créant pas de continuité urbaine.

Les infrastructures publiques, commerces et loisirs sont renfermés sur eux-mêmes. Et les lieux de vie s'identifient à travers l'habitat individuel type pavillonnaire, éloigné des grands axes routiers, se développant en grappe, car contraint par la topographie mais étant éloigné du centre-ville.

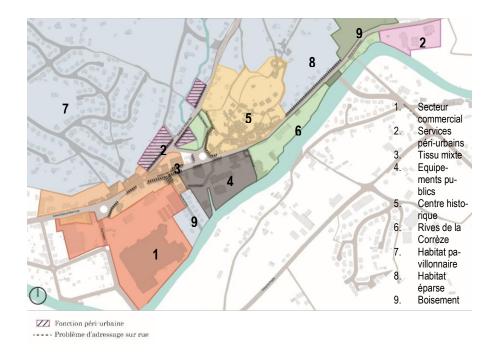
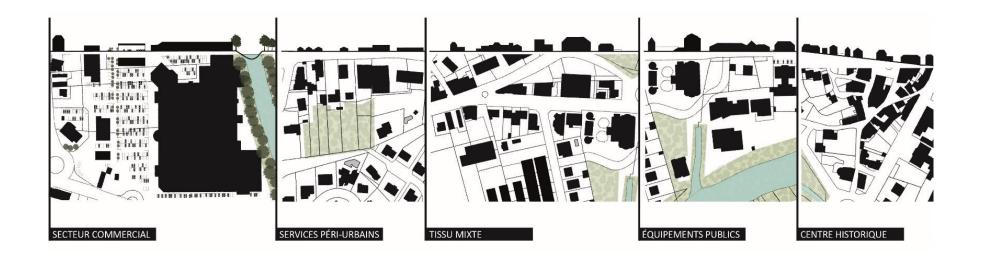


Figure 31 : Les différents secteurs s de Malemort



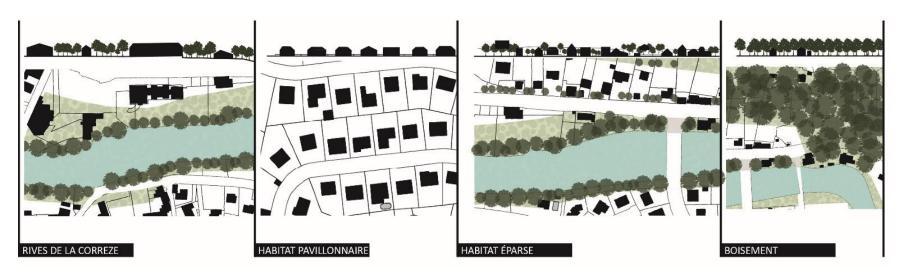


Figure 32 : Coupes des différents secteurs de Malemort

On peut notamment noter l'absence d'articulation entre le village et son environnement immédiat (ilot isolé) ou encore la Corrèze qui représente une richesse écologique et paysagère, aujourd'hui peu valorisée, tournant le dos à la ville.

Finalement l'organisation urbaine est non structurée. Cette sectorisation des espaces et les constructions en zonage fragmentant la commune et augmente indéniablement les temps de parcours avec des mises à distances plus grandes, favorisant ainsi l'utilisation de la mobilité individuelle.

Effectivement, on peut remarquer un effet de coupure urbaine dû aux tracés et profil des deux départementales. A titre d'exemple, la RD reçoit un total de 15 000 véhicules/ jour dans les deux sens. Ce qui montre que cette commune est traversée, engendrant notamment des problématiques de sécurité de traversée. Ceci renforce aussi les problématiques de qualité urbaine puisque la voirie dessine un paysage périurbain en plein cœur de ville : voies larges, trottoirs réduits au profit de la voirie, grand giratoire, grande vitesse, bruit, etc.

En comparant la commune à Brive-la-Gaillarde, nous pouvons observer qu'il y a un véritable enjeu de densification mais aussi de liaison entre les secteurs afin d'opérer à un cœur de ville structurée. A Brive-la-Gaillarde, on peut comprendre un effet de densification plus on se rapproche du cœur historique, regroupant lui-même habitats, commerces et services. A Malemort, cet effet de densification est atténué voire disparate. La densité végétale est pour autant un des marqueurs forts de la commune, contrairement à la ville-centre où le patrimoine bâti domine. C'est ainsi que l'enjeu de marquer le centre parmi les centralités prend tout son sens afin d'opérer à une structure urbaine et sociale qualifiée.

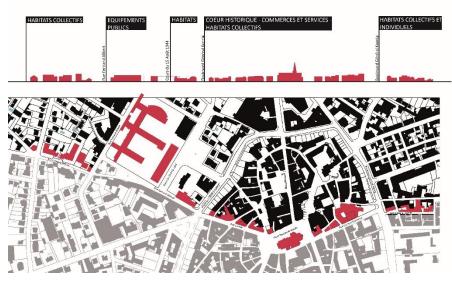


Figure 33 : Coupe urbaine de Brive-la-Gaillarde

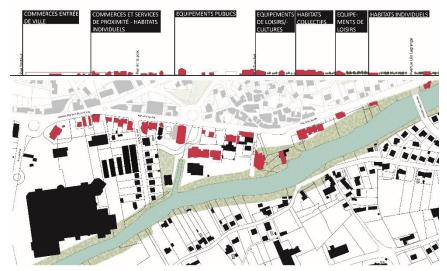


Figure 34 : Coupe urbaine de Malemort

# Partie III

FAIRE CENTRE DANS
LES CENTRALITÉS
SUBURBAINES:
AFFIRMATION DES
CENTRALITÉS PERDUES

# A. CRITÈRES ET TYPES DE CENTRALITÉS POUR FAIRE CENTRE DANS LES ESPACES SUBURBAINS

Dans l'ère contemporaine, les villes se sont étendues à l'échelle du territoire et la centralité est devenue multiple. Toujours présente dans les centres-villes historiques ou des villes nouvelles, les centralités permettent notamment de structurer le suburbain et le périurbain. « Le périurbain est même devenu le terrain principal de l'extension des fonctions de centralité ». (YVES CHALAS, 2010).

Les espaces suburbains sont des lieux récemment crées qui se sont développés et se développent par période accélérée où il est difficile d'identifier une centralité. Mais cette centralité a tout autant de légitimité d'exister dans les espaces suburbains « qu'il faut à la fois limiter en termes d'étalement urbain et renforcer en termes de structure » (LAVANDINHO, 2010). D'après l'auteur la ville de demain doit dépasser l'opposition entre centre et périphérie (qui existe encore aujourd'hui avec la ville-centre) et ceci passe par un travail d'identité et de structuration des espaces suburbains comme nous l'avons vu précédemment.

### Les types de fonctions dans les espaces suburbains : cas d'étude de Malemort

Afin d'identifier les types de centralités à travers notre cas d'étude, il convient dans un premier temps de s'interroger et identifier les différentes fonctions de Malemort avec toute la diversité et la spécialisation des activités dans les espaces.

#### Fonction historique

Le cœur historique de Malemort, situé sur les flancs d'une colline, se compose essentiellement d'habitats individuels, témoins d'un passé médiéval, aujourd'hui considérés davantage comme une centralité muséifiée, figée dans le temps sans pour autant être mise en valeur auprès des habitants.

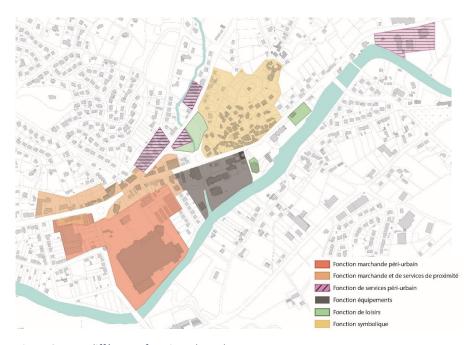


Figure 35 : Les différentes fonctions de Malemort

#### Fonction marchande et de services

Les commerces et services représentent une intensité fonctionnelle et économique le long de la D1089, axe structurant. Cette fonction est accessible avant tout par l'utilisation de la voiture et crée ainsi une certaine concurrence entre les commerces et services. La fonction marchande se décline en deux catégories : celle de proximité installée en cœur de ville et la fonction marchande péri-urbaine située en entrée de ville.

#### Fonction de services péri-urbain

Ces services sont définis comme péri-urbain par leur localisation (mise à distance avec les autres commerces et services), leurs architectures, implantations sur la parcelle, (parking minéral en entrée de parcelle, structure en tôle...) ne permettant pas de s'intégrer au tissu urbain existant.

#### Fonctions de loisirs/culture

Loisirs extérieurs comme les terrains de pétanque ou encore loisirs intérieurs avec le dojo, sont proprement définis et regroupés dans un même espace, fermés sur eux-mêmes.

#### Fonctions d'équipements

Ecoles, mairie, administrations s'organisent notamment ensemble dans une fonction unique. Elle est le lieu administratif unique et identifiable dans la commune où l'espace public est davantage qualifié.

#### Les critères de centralités dans l'espace suburbain

#### La localisation

La centralité est intrinsèquement liée à sa localisation. La centralité possède deux aspects : l'un géométrique, se situant dans l'imaginaire des habitants au centre d'un territoire, faisant point de convergence entre toutes les aménités de la ville. L'autre aspect est d'ordre fonctionnel, qui s'identifie à travers une offre de commerces et services qui possède une position stratégique.

#### <u>L'accessibilité</u>

La centralité est basée sur l'accessibilité qui est une « condition majeure » reposant sur « l'action d'un élément central sur sa périphérie ». D'un point de vue spatial et géométrique, la centralité est le lieu qui possède une meilleure position en termes de distance parmi tous les autres lieux. L'un des enjeux prépondérants pour marquer la centralité est de la rendre accessible dans un premier temps à l'échelle du territoire par tout type de mobilités tout en réfléchissant à la place des flux mobilités de déplacement qui viennent contraindre son organisation spatiale. La centralité « dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité ». (CHOAY, MERLIN, 2009). L'accessibilité est ainsi un point prépondérant pour affirmer le caractère central du territoire complémentaire à une offre diversifiée des modes de déplacements pour s'y rendre.

Dans les espaces suburbains, l'accessibilité est souvent associée à la mobilité individuelle. Nous pouvons prendre l'exemple des divers secteurs de loisirs ou commerciaux comme pour notre cas d'étude à Malemort. Ces derniers, possédant de larges parkings, faible en végétation avec leur revêtement minéral, s'implantent majoritairement en entrée de ville, à proximité des grandes infrastructures. Ils sont ainsi visibles et accessibles principalement en voiture avec la présence des infrastructures routières. Ils constituent une vitrine publicitaire avec

leurs architectures identitaires souvent nommées « boites à chaussures ». « L'architecture franchisée doit être un produit routier accessible, visible, reproductible, espacé » (MANGIN, 2004).

« Quand le centre se décompose et recompose en centralités, sa réussite s'exprime pour l'essentiel dans deux mots fétiches pour bien des responsables : accessibilité et attractivité. Accessibilité surtout, car tout repose sur la capacité d'accéder à ces centralités et de les lier entre elles ». Cependant, la centralité ne peut se réduire qu'à l'accessibilité et l'attractivité du territoire alimentant ainsi la concurrence entre les espaces et le manque de cohésion qui puisse exister. (BOURDIN, 2019). C'est le cas de Malemort, où les espaces sectorisés sont majoritairement rendus accessibles par la seule mobilité individuelle, ne permettant pas de favoriser un cœur de ville attractif pour tous les usagers.

#### La mobilité

Les voies de communication (routes, voies ferrées) sont venues à partir de l'urbanisme moderne, structurer, remodeler et hiérarchiser le territoire ainsi que l'urbanisme. La mobilité a contribué à l'isolement des territoires, l'étalement urbain, la sectorisation des espaces et les constructions en zonage fragmentant l'espace et favorisant des temps de parcours et des mises à distances plus grandes.

Les espaces suburbains, comme nous l'avons vu précédemment sont mobiles et étendus. Ils sont alors majoritairement dépendants de la mobilité individuelle qui a permis une mise à distance et un éparpillement des fonctions. De plus, l'espace suburbain jouit de sa proximité avec la ville-centre pour pouvoir bénéficier d'un service de transport en commun relié à celle-ci. C'est ce qui la différencie parfois des territoires périurbains et ruraux. Cette mobilité est un vrai atout afin de pallier l'utilisation de la voiture. C'est le cas pour Malemort, où son axe principal, la D1089 est desservi par les transports en commun et la relie directement à Brive-la-Gaillarde en 15-20 min.

C'est la mobilité spatiale qui est créatrice et vectrice de la centralité suburbaine et de son attractivité. La mobilité organise l'espace et est dépendante du temps. Elle permet notamment le lien entre le lieu et les

individus, passant d'une mobilité spatiale à une mobilité sociale (WIEL, 2005). « Le droit à la ville est devenu le droit à la mobilité » (CHALAS, 2010) c'est-à-dire un droit dit générique comme « une condition nécessaire pour accéder aux autres droits – le travail, le logement, l'éducation, la santé (HAUMONT, 2006). La société contemporaine, est façonnée par la mobilité qui « intègre et inclut » (CHALAS, 2010).

Cette dépendance à la mobilité individuelle tente de s'estomper peu à peu par une volonté de repenser la ville avec d'autres modes de déplacements durables et accessibles à tous. « Le raccordement 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 ». (LAVANDINHO, 2010).

« Nous faisons le pari que pour éclore, les centralités périphériques doivent faire appel à des recettes innovantes mélangeant des arrangements inédits en transports et en aménagements du territoire. Ces recettes doivent parfois dévier substantiellement de l'original – le désormais classique diptyque « densité et mixité ».

#### La multifonctionnalité:

La centralité contemporaine est définie par sa fonctionnalité déclinée selon trois critères : l'attractivité, la sociabilité anonyme de masse ou de foule et la mixité sociale. (CHALAS, 2010). Si nous déclinons ces trois aspects, le premier montre qu'il est indispensable pour un territoire, de posséder plusieurs types d'activités susceptibles d'attirer « soit par nécessité, soit par désir » (CHALAS, 2010) à la fois à l'échelle de la ville et du territoire. Cette attractivité doit attirer suffisamment pour créer une vie sociale anonyme. La mixité sociale joue un rôle déterminant puisque « plus un centre est riche de la diversité humaine et plus il est apprécié et représentatif du phénomène de centralité urbaine contemporaine » (CHALAS, 2010).

Les espaces suburbains « regroupent toutes les fonctions de la centralité sans même avoir la morphologie de centre à proprement parler ». Les centralités sont toutes différentes et dissociables par leurs structures, leurs fonctions, leurs contenus et leur niveau de spécialisation

fonctionnelle qui peut leur permettre de se démarquer et d'exister parmi la multitude des centralités. « Le contenu ne prenant de la valeur qu'à l'examen du vide relatif avoisinant, (...) un centre fonctionnel va se détacher (des autres lieux) par la quantité et / ou la qualité de son contenu » (LEBRUN, 2002).

Les espaces suburbains sont marqués par une sectorisation des espaces qui peut fonctionner à la fois de manière monofonctionnelle et plurifonctionnelle. Monofonctionnelle si les secteurs ne concentrent que l'habitat ou les équipements de commerces/services. Ainsi, ces centralités urbaines deviennent « des morceaux de villes dans la ville » (LAVANDINHO, 2010).

Dans le suburbain comme à Malemort, le développement des zones monofonctionnelles comme les zones commerciales et de loisirs produisent un éclatement et des problématiques de privatisation spatiotemporelles dans la ville (MANGIN, 2004).

La fonctionnalité est d'autant plus importante car ces territoires doivent être attractifs et à la recherche de fonctions qui attirent pour susciter le besoin ou le désir de s'y rendre. Si un espace suburbain attire pour son caractère commercial il n'en fera pas pour autant un territoire attractif. C'est le cas de Malemort, qui attire la population par l'offre de commerces et services mais, pour autant, cette offre est à compléter par des commerces de proximité. Mais ces uniques fonctions ne permettent pas à elles seules de former l'identité et l'attractivité de la commune.

En effet, les centralités sont décrites comme des lieux aux fonctions spécialisées et complémentaires mais les fonctions se juxtaposent et ceci « ne permet pas de bénéficier de synergies » dans les tissus urbains, « pourtant nécessaires dans un contexte urbain ». (LAVANDINHO, LENSEL, 2010). La synergie des fonctions présente dans les territoires suburbains évoqués ci-dessous permet de créer cette attractivité et l'identité du territoire. Il convient alors de trouver une corrélation entre les tissus urbains afin de faire vivre un territoire et tirer parti de sa plurifonctionnalité. La centralité des espaces suburbains doit alors être multifonctionnelle.

#### La temporalité

Le suburbain se doit d'être polyfonctionnel avec des fonctions qui se multiplient comme par exemple la mutualisation des commerces, fonctions administratives, loisirs, cultures, habitat, centre ancien etc. afin que la ville fonctionne sur différentes temporalités et affirme son effervescence. « Il faut que les centralités périphériques se dotent d'un caractère multifonctionnel affirmé et qu'elles dépassent notamment la simple dimension commerciale ; il leur faut tout au moins intégrer la dimension loisirs, la dimension services et si possible la dimension culturelle. Mais tout cela n'est possible qu'en considérant le poids du facteur temps dans l'équation » (LAVANDINHO, 2010). En effet « un centre-ville qui ne s'appuie que sur le commerce est un centre-ville mort dès la nuit tombante. Loisirs et cultures en sont le complément ». (LAVANDINHO, 2010).

La synergie et corrélation de multiples fonctions assurées par une accessibilité multimodale doit permettre des temporalités étendues sur le territoire (LAVANDINHO, 2010). Il est en effet important que la centralité soit multifonctionnelle afin que les activités se fassent sur différents temps.

L'espace public est aussi le lieu de représentation pouvant fonctionner sur différentes temporalités. Lieu d'animations, d'échanges, de rencontres, de rassemblements, il est support de cohésion entre les usagers et les habitants. La temporalité peut alors s'opérer auprès d'une synergie de fonctions permettant de créer une vie et animation locale.

#### La dualité de densification et les vides structurants

La centralité des espaces suburbains, dans leurs compositions et formes urbaines, peut être à la fois centralité de par sa densification mais aussi être centralité par les vides structurants.

La densification des formes urbaines est une des caractéristiques pour affirmer le caractère central d'un espace.

De plus, ces espaces, étant récemment urbanisés, ils côtoient de près la nature et présentent encore des espaces naturels structurant le territoire. Ils sont synonymes de qualité de vie mais aussi supports d'attractivité. La rurbanisation de la ville et l'urbanisation de la nature (avec une moindre mesure dans un contexte suburbain) vient ainsi créer

un repère spatial et une identité du territoire mais aussi une forme de centralité verte. Cette monumentalité végétale, composée d'espaces non-bâtis est accompagnée de la monumentalité minérale qui compose le territoire suburbain. La monumentalité et centralité végétale façonne ainsi le plein urbain. La centralité des espaces suburbains jouit alors de ce dualisme entre densité urbaine et densité végétale qui est un véritable marqueur d'identité de leur territoire.

"La monumentalité minérale et centrale devient une monumentalité végétale et périurbaine. Une centralité pourrait notamment avoir un lien direct avec l'homme et sa volonté d'un retour à la nature, dans une logique de « double dynamique d'urbanisation de la nature et de rurbanisation de la ville ». (YVES CHALAS, 2010)

#### L'intensité urbaine

Mais le gradient de densité ne permet pas d'affirmer qu'un espace possède un caractère central. Cela s'accompagne notamment par une intensité et mixité urbaine. Elle s'explique par la concentration de commerces, services, loisirs etc. qui fonctionnent grâce à une concentration de logements, d'emplois, tout cela étant accompagné par une bonne accessibilité et une qualité des espaces publics. L'intensité urbaine est alors un marqueur de centralité afin de créer un « bassin captif » d'habitants autour d'une offre de fonctions diversifiées.

#### <u>La symbolique</u>

La notion de centralité repose notamment sur des valeurs psychologiques et symboliques. Ces représentations mentales font référence à la fois à des jugements de valeurs, des repères culturels, historiques, de pouvoir, d'esthétique etc. « Il y a espace symbolique dès qu'un lieu est chargé d'une signification « collectivement et volontairement élaborée » » (MONNET, 2000). Les espaces suburbains sont notamment concernés par cette symbolique du lieu. La symbolique de la centralité est représentée par la perception des personnes à reconnaitre et identifier une centralité. « L'urbanisme d'un centre urbain relève tout autant du symbolique que du fonctionnel (DARMAGNAC). En effet, le symbolisme d'un lieu ou d'une centralité

peut être à la fois le lieu en lui-même mais aussi dans les fonctions qui le composent. La centralité sera d'autant plus forte si l'objet, le lieu symbolique et les fonctions symboliques correspondent.

Les habitants d'un territoire partagent des valeurs et habitudes et investissent un lieu volontairement par leur signification de ce dernier. « La dimension symbolique se caractérise par la possibilité qu'elle offre de faire communiquer entre eux les divers registres de la centralité, en transférant les valorisations sociales de l'un à l'autre, malgré la différence des systèmes de valeurs et des échelles de mesure » (MONET, 2000). La centralité se définit ainsi socialement afin de la rendre reconnaissable, identifiable et appropriable. La socialité du territoire est alors alimentée et la mixité sociale est recherchée pour n'exclure aucune catégorie de population de par la symbolique, le social ou le physique des centralités (CHALAS, 2010).

Pour compléter, nous pouvons reprendre notamment cette citation déjà évoqué ci en première partie, « il est difficile, voire vain, d'établir si un espace est symbolique parce qu'il a une valeur centrale, ou s'il est central parce qu'il a une valeur symbolique » (MONNET, 2000, p. 413).

Malemort se compose ainsi de diverses fonctions distinctes qu'il convient de mettre en exergue à travers un tableau analytique, permettant ainsi de définir leur caractère central en les analysant selon les critères de centralité évoqués ci-dessus.

La centralité suburbaine contemporaine ne peut se définir selon un seul critère mais davantage à travers divers critères qui peuvent se croiser. Ces différentes fonctions sont notamment à mettre en parallèle avec la notion de temporalité, étant un des critères de la centralité suburbaine.

Critères de centralités	Fonctions							
	Historique	Marc	hande	Service		Loisirs/culture	Equipements	
		Péri-urbaine	Proximité	Péri-urbain	Proximité			
Localisation	Jonction entre D1089 et D44	Entrée de ville	Cœur de ville	En arrière du cœur de ville	Cœur de ville	Cœur de ville	Cœur de ville	
Accessibilité	Introvertie, petites ruelles	D1089	Rue Jean Jaurès, D1089	D1089	Rue Jean Jaurès, D1089	1.Secteur Corrèze : D1089 2. Parc des Saulières : Rue des Saulières	D1089	
Mobilité	Voiture pour riverains mais accessible majoritairement à pied	Voiture essentiellement	Voiture essentiellement, possible à pied mais discontinuités dans les parcours piétons	Voiture essentiellement	Voiture essentiellement, possible à pied mais discontinuités dans les parcours piétons	1.Secteur Corrèze : Voiture essentiellement, possible à pied mais discontinuités dans les parcours piétons  1. Parc des Saulières : accès piétons contraints aux abords, promenade piétonne à l'intérieur du parc	Voiture, à pied	
Multifonctionnalité	Non- résidentiel	Non- commerces	Oui – Commerces, services, habitat	Non – services	Oui – Commerces, services, habitat	Oui – Loisirs et habitat collectif     non	Non (seulement un habitat)	
Temporalité	Tout le temps (habitat)	7h30-21h	9h-19h (habitat tout le temps)	7h30-18h	9h-19h (habitat tout le temps)	1. 10h-22h 2. tout le temps	8h-17h00	
Dualité densification/vide structurant	Habitat compact et espaces verts ponctuels	Grandes mégastructures disposant d'un large parking minéral, jouxtant de nombreux commerces et services ainsi que du pavillonnaire – la Corrèze se situe en arrière-plan	Très grande densification. Les vides structurants sont essentiellement des parkings minéraux ou les jardins pavillonnaires	Grande densification avec de larges surfaces bâties et parking minéral en avant de la parcelle	Très grande densification. Les vides structurants sont essentiellement des parkings minéraux ou les jardins pavillonnaires	1.Faible construction bâtie. Les vides structurants sont majoritairement du parking minéral, le terrain de pétanque et la végétation avec les berges de Corrèze 2. Végétation et ruisseau des Saulières marquant les vides structurants	Densification modérée avec de grands bâtiments, espaces publics minéraux, parkings, parc public	
L'intensité urbaine	Oui – regroupement de bâtiments historiques	Non – emprises bâties éparpillées avec des grands parkings extérieurs	Oui le long de la rue de la mairie	Non	le long de la D1089	Non – Faible construction	Modérée	
Symbolisme	Oui - Cœur historique	Oui – Ancien Hyper 19 construit en 1972 faisant partie de l'identité de la commune	non	non	non	1.Oui – les berges de la Corrèze 2. Oui – le ruisseau des Saulières	Oui – Les Dojos de la mairie	

Figure 36 : Les fonctions selon les critères de centralités

La fragmentation des secteurs pourtant complémentaires (fonctions commerciales, de services, de loisirs culture, d'équipements...) crée davantage une segmentation qu'une synergie au sein du cœur de ville. Ainsi à Malemort, les fonctions étant sectorisées, peuvent constituer des centralités monofonctionnelles, avec un degré de rayonnement différent. En effet, une grande partie des fonctions ne sont pas multifonctionnelles, voire muséifiée comme le centre historique, créant alors un secteur enclavé.

À travers cette analyse, nous observons ainsi que les espaces suburbains, composés d'un réseau polycentrique de centralités, peuvent s'articuler autour d'un centre historique mais finalement ne faisant plus centre dans la société contemporaine. En effet, Le cœur historique s'est spécialisé pour devenir un lieu résidentiel, fermé sur lui-même où les habitants comme usagers n'entretiennent plus de relations avec cet espace. Il s'est donc effacé du quotidien des habitants. Il devient un type de centralité introverti, spécialisé et appauvri, sans pour autant participer à l'équilibre de la vie locale.

Son effet de centre, s'efface pour être pris dans les centralités puisque l'activité sociale s'est délocalisée auprès des fonctions de commerces, services, équipements publics, loisirs/culture etc.

Alors qu'en Europe, le centre se défini autour d'un patrimoine historique, il semble que dans notre cas d'étude, ce dernier est resté en marge de la ville. Le cœur historique pourrait alors constituer une véritable centralité mais sa monofonctionnalité ne permet pas de lui conférer l'image d'une centralité puisque muséifiée et oubliée de l'imaginaire des habitants, où il est difficile de mutualiser les fonctions. Ce dernier est pourtant témoins du patrimoine architectural. « Ce centre historique est effacé, comme n'étant plus en lien avec la valeur urbaine de la ville. Le centre historique est sanctuarisé, momifié dans le but de tenter d'enfermer la centralité sans pour autant que des activités s'y produisent ». (BOURDIN, 2019). Il est cependant important de faire perdurer le cœur historique dans l'imaginaire des habitants plutôt que de faire centralité.

La centralité contemporaine dans les espaces suburbains, dissociée du centre historique, s'est relocalisée dans de nouveaux espaces unifonctionnels pouvant être concurrentiels ou complémentaires. « La centralité a quitté la ville et son centre historique. Alors les centres cherchent à se réinventer l'image qu'ils ont partiellement perdue et que l'on attend d'eux : la centralité à coup de marketing urbain ! » (R SENBERG, 2000).

Les fonctions comme les commerces/services et équipements font centralités mais sont davantage contraints par une accessibilité majoritairement utilisée par la mobilité individuelle ou encore une temporalité de fonctionnement trop figée par sa monofonctionnalité. Les espaces de loisirs et cultures sont aussi tout à fait légitimes pour être considéré comme espaces de centralité et peuvent compléter le fonctionnement de la commune sur différents temps. Ces espaces sont aussi le support de l'identité de Malemort par leurs vides structurants : la végétation, les berges de la Corrèze.

Mais cette multifonctionnalité des espaces ne peut permettre véritablement de faire fonctionner un espace et que ce dernier interagisse avec son contexte. Il est question d'introduire des fonctions supports de divers usages comme le loisir et la culture qui auront un impact sur la notion de temporalité et permettront de faire vivre la ville sur différents temps, et appuyer son effervescence: « les fonctions loisirs et culture gagneront même rapidement à prendre l'initiative, voire la primauté sur la fonction commerces » (LAVANDINHO, 2010).

Ainsi, le centre peut être composé de diverses centralités sans que certaines fassent réellement centre dans le territoire. En effet, nous pouvons ainsi souligner que les centralités commerciales et de services ne constituent pas à elles seules un centre pouvant fonctionner dans l'ère contemporaine, pour les raisons évoquées ci-dessus.

## B. RECONSIDERER LA STRUCTURE URBAINE DES ESPACES SUBURBAINS

L'un des enjeux prépondérants de l'urbanisme est de pallier l'isolement des territoires, l'étalement urbain, la sectorisation des espaces et les constructions en zonage tout en diminuant la dépendance automobile. Le travail de la structure urbaine de Malemort repose sous trois angles qui peuvent se croiser : qualifier sa traversée, raccrocher le patrimoine bâti au patrimoine naturel et renouveler, animer le cœur de ville.

Le remodelage de la structure urbaine de Malemort pose la question dans un premier temps sur la définition d'un tissu urbain identitaire. Composé d'un tissu plus lâche donc par conséquent des espaces de vie plus distendus, il est question de créer des liens entre les centralités et en faire un véritable centre attractif, accessible tel un lieu de destination et un lieu appropriable. La multitude des centralités présent dans le suburbain interagissent entre elles à des niveaux différents pour former l'intensité urbaine avec des degrés de compacités variables. « L'intensité urbaine naît alors de la capacité à produire à la différenciation spatiale, de l'intérêt des rencontres ». (DA CUNHA,2007).

C'est cette intensité urbaine qui est importante afin de marquer le centre dans les espaces de centralités.

Aujourd'hui à Malemort, l'organisation urbaine est peu structurée et discontinue. L'intensité urbaine est comme absente au niveau du cœur de ville, contrairement à Brive-la-Gaillarde. Il y a alors un réel enjeu de créer un tissu urbain moins lâche permettant notamment de créer une centralité identitaire, tout en renforçant une continuité urbaine le long des axes routiers structurants captant les activités économiques. Ceci permet de créer un bassin captif d'habitants autour de l'offre commerciale et de services de proximité, faire vivre ces fonctions essentielles. La densité est considérée comme l'un des marqueurs du centre-ville

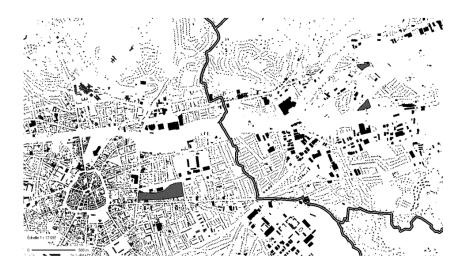


Figure 37 : Intensité urbaine de Brive-la-Gaillarde face à Malemort

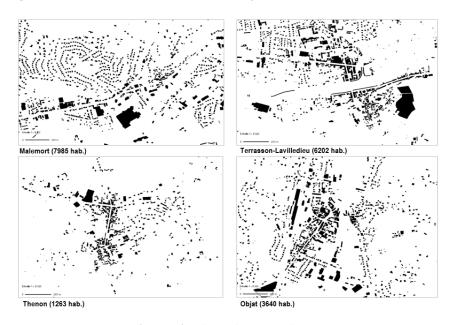


Figure 38 : Comparaison d'intensités urbaine de quatre villes

Une des réponses serait de faire centre en s'appuyant sur une ville dense et compacte afin de pallier l'étalement de la ville tout en y associant une multifonctionnalité. « Mais la vie des lieux, autrement dit l'émergence de centralités de quartiers conviviales et accessibles à tous, passe par une certaine intensité urbaine, c'est-à-dire par une concentration des logements, des emplois et des réseaux de transport pour permettre d'assurer la viabilité des commerces et des services de proximité. Le renforcement des centralités de quartier passe par conséquent aussi par une certaine densification des logements et des emplois à proximité de ces pôles, ce qui doit également être accompagné d'autres mesures telles que le renforcement de l'offre de transports publics et la qualification des espaces de vie" » (Cunha, 2005).

« C'est bien la ville intense, lieu d'échanges et de rencontre fort, qui répond le mieux à cette désirabilité, car elle permet l'adhésion sociale à un modèle urbain qui utilise la densité comme mode de composition (Zunino, 2009) et de structuration (Da Cunha, Kaiser, 2009) dans l'espace et dans le temps ».

« Forme urbaine et accessibilité deviennent dès lors les deux leviers-clés sur lesquels les territoires de l'entre-deux des villes peuvent agir pour affirmer leur caractère central » ». (LAVADINHO, 2010).

A cela s'ajoute la notion de proximité, en renouvelant et animant le cœur de ville. Renouveler et animer le cœur de ville permet de réduire les flux de mobilités quotidiens sans être dépendant de la mobilité individuelle afin de créer un réel potentiel de vie locale et de développement commercial sur le territoire.

L'urbanisme de proximité permet ainsi un regroupement des activités et des lieux de vie avec un habitat individuel plus dense. Cependant, la concentration et la densité ne relèvent pas de la même définition. La densité est avant tout une notion « relative, qualitative avant d'être quantitative » (MANGIN, 2004). La densification en milieu suburbain, territoire étendu, permet d'un point de vue environnemental de préserver le paysage naturel, limiter l'artificialisation des sols, des mobilités individuelles mais aussi d'un point de vue économique réduire les coûts de

viabilité et d'accessibilité, de ressources pour construire (DA CUNHA, 2005).

Le renouvellement du cœur de ville à travers la proximité est mis en avant par la requalification de l'armature commerciale qui est aujourd'hui morcelée et composée de services péri-urbains peu adaptés au centre-ville. L'intégration de nouvelles cellules commerciales et de services, la piétonnisation du centre-ville au regard de l'importance de l'offre de stationnement permet ainsi de redéfinir l'enjeu de proximité au sein du cœur de ville.

Avec l'essor de la mobilité individuelle, nos territoires sont aujourd'hui distendus et associés vraisemblablement à des enjeux d'accessibilité, de déplacement mais aussi de proximité afin de réduire les mobilités spatiales. La mobilité permet le travail sur les continuités urbaines, en dessinant des maillages de mobilité entre les quartiers d'une commune ou même au-delà de celle-ci. On évite ainsi l'enclavement de ces quartiers et l'on crée une synergie entre toutes les pièces urbaines qui composent le territoire. « C'est par le réseau, bien souvent, que l'on entend restructurer et "recoudre" une agglomération éclatée, sans image et sans âme et refaire naître l'unité et l'identité urbaine : aussi bien en termes d'infrastructures (métro, tramway) qu'en termes de coopération spatiale. » (MANGIN, 2004).

L'animation du cœur de ville se définit notamment à travers l'espace public. Il est le trait d'union en termes d'usage afin de relier les secteurs de la commune. La création d'une place de "village", une place structurée, ouverte et dégagée permet de conforter l'offre commerciale dans le centre, de proposer de nouveaux logements dans un espace réduit où la proximité côtoie la densité et la mixité. Cette pièce urbaine permet ainsi de retisser des liens entre les secteurs et créer des lieux de vie communs, des lieux de cohésion sociale pour les nouveaux habitants et usagers. La restructuration des espaces de loisirs extérieurs comme le parc des Saulières, les berges de la Corrèze ou encore les différents parcours de mobilités douces permettent d'animer et rendre attractif le cœur de ville. Les enjeux sont avant tout de rendre attractifs et dynamiques les secteurs qui pour certains peuvent dessiner des centralités.

Le caractère central des centralités peut notamment être affirmé par une bonne accessibilité et une dualité de densification/vides structurants. Mettant en valeurs les formes urbaines et le paysage naturel, ceci sera un marqueur clé pour mettre en valeur l'identité qui compose les territoires suburbains.

C'est ainsi que le schéma de cohérence s'appuie sur ces trois axes structurants.

LA TRAVERSÉE DU BOURG

Elle comprend la requalification des voiries existantes, dont l'aménagement, très routiers, est à l'origine du caractère morcelé de la commune. Les nouveaux aménagements permettront d'apaiser et sécuriser la traversée de Malemort, tout en facilitant les connexions entre les différents quartiers.

Ce secteur englobe le tronçon de la D1089 situé entre le rond-point de l'Hyper 19 et le pont de Beaurivage.

2

#### LA CENTRALITE DU VILLAGE

Face à un centre-ville non-défini et une armature commerciale discontinue, la configuration actuelle doit muter pour créer une vraie identité de centre-ville qui accompagne l'intensification et la densification du centre.

Ce secteur comprend à la fois les interventions concernant l'avenue Jean Jaurès et la rue de la Paix, ainsi que les fonciers amenés à muter à court-terme.



#### L'IDENTITÉ MONTEMART/CORRÈZE

En restituant le lien historique entre la commune et son fleuve et en considérant les berges comme un lieu de destination autour du loisirs et de la promenade, Malemort souhaite faire des espaces verts autour des rivières la deuxième ossature de son centre. Ce secteur inclut à la fois les berges de la Corrèze et les aménagements autour de la Mairie de Malemort.

Figure 39 : Les objectifs du schéma d'aménagement de Malemort

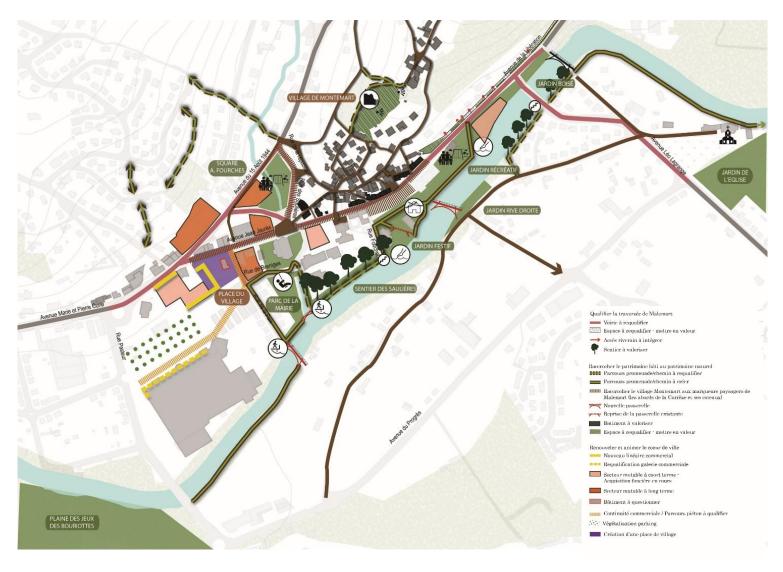


Figure 40 : Schéma de cohérence de Malemort

Afin de pallier la sectorisation du territoire, il est question de s'inscrire dans la dynamique de la mobilité pour retravailler avant tout le tracé de la départementale et son interaction avec le centre-ville, mais aussi retravailler les continuités urbaines, relier les secteurs, requalifier les entrées de ville. Le travail du maillage passe alors par la redécouverte du tracé historique de la D44 et la suppression du giratoire D44/D1089. Le tracé historique permet notamment de reconnecter le village avec le parc des Saulières.

De plus, il est question de recréer des liens en apaisant les voies départementales ce qui va contraindre à emprunter des itinéraires alternatifs, sécuriser la traversée de la ville et réduire la circulation de transit afin d'avoir un cœur de ville apaisé avec l'intégration d'un axe piéton.

Afin d'apaiser la traversée de la commune il est prévu de réduire le caractère routier des voiries par :

L'intégration et la pacification de la D1089 au niveau de la traversée du centre de Malemort, qui constituent un axe prioritaire d'intervention dans le cadre de cette opération. Le projet de requalification doit permettre d'atténuer le caractère routier de la voirie en requalifiant les profils existants. Pour cela, le programme propose de :

- Réduire l'emprise dédiée à la circulation automobile, en diminuant la largeur des chaussées ;
- D'intégrer des circulations cycles dédiées qui, selon la configuration du tronçon prendront la forme :
  - Soit d'une chaucidou (entrée ouest) :
  - Soit d'une piste cyclable bidirectionnelle côté Corrèze, ce qui nécessitera un élargissement des trottoirs existants ;
- De réaménager certaines intersections en les remplaçants par des giratoires urbains ;
- De créer des séquences et une variété d'aménagement au fil de la traversée, avec un accompagnement végétal

Apaiser la traversée du cœur de ville signifie notamment de diminuer les vitesses entrantes en :

- Diminuant progressivement les vitesses sur le linéaire de parcours, en passant au fur et à mesure de 50 à 30 km/h, puis 20km/h.;
- Requalifiant les giratoires à caractère périurbain Aménageant de dispositifs de ralentissement mêlés à un travail qualitatif de sol et d'embellissement global;
- Proposant une voie de contournement par l'Avenue du Progrès, permettant ainsi d'alléger le flux routier sur le tronçon centreville;
- Créant un nouvel itinéraire par l'axe routier traversant le parking du Géant Casino Si la diminution des vitesses ne remet pas en cause les stationnements, elle pourra cependant inciter à marcher ou pédaler;

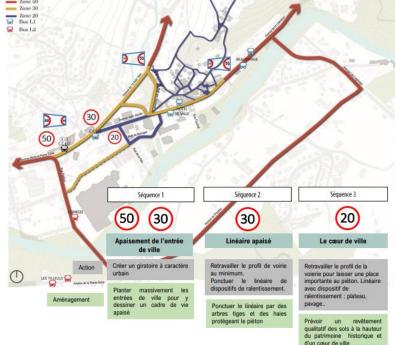


Figure 41 : Plan de déplacement de Malemort – phase projet

L'intégration et la priorité aux modes doux est permise par un flux apaisé des mobilités individuelles. Ceci permet notamment de réduire les déplacements du quotidien en favorisant les nouvelles connexions entre les quartiers par des cheminements doux (voies vertes, sentiers vers les coteaux etc.), en renforçant le lien entre les deux rives de la Corrèze par un nouveau franchissement piéton. Si la diminution des vitesses ne remet pas en cause les stationnements, malgré de nouvelles zones de stationnement créées, elle pourra cependant inciter à marcher ou pédaler.

De plus, la commune est dotée d'un grand centre commercial en entrée de ville, intégré à l'histoire de Malemort. Il représente un véritable atout pour les habitants. En intervenant sur ce secteur et en favorisant de nouvelles mobilités douces, usagers comme habitants peuvent se réapproprier cet espace, comme un espace public faisant partie intégrante de la commune

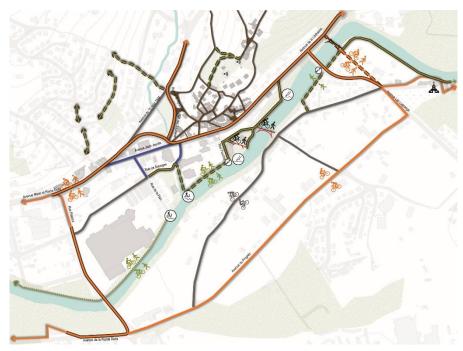


Figure 42: Liaisons douces et continuités piétonnes – phase projet



La requalification de l'espace public joue ainsi un rôle important à la fois pour un embellissement global mais aussi dans sa conception, sa matérialité pouvant favoriser la réduction de vitesse, rendre plus accessible le territoire et désenclaver les secteurs fonctionnant aujourd'hui comme des entités autonomes.

Il est question de recomposer une place de village incarnant le centreville de Malemort. Afin de créer un nouveau cœur de ville animé et structurant, la ville a engagé l'acquisition foncière de l'ensemble des bâtiments 2 à 8 avenue Jean Jaurès afin de permettre la reconfiguration de cette emprise et la création d'une place structurante. Le renouvellement urbain de ce secteur constitue une opportunité pour renforcer l'armature commerciale du centre, en s'appuyant sur les fonciers libérés pour créer une nouvelle offre en commerces et services de proximité.

#### Le projet propose alors de :

- Modifier le système de circulation, en transformant l'Avenue Jean Jaurès en zone de rencontres, réduction de la place de la voiture, y compris en limitant les places de stationnement;
- Piétonisation partielle de l'avenue Jean Jaurès au niveau du tronçon de la future place ;
- Uniformiser le traitement de l'espace public, en privilégiant des pavés aux teintes claires et en réorganisant les espaces végétalisés : mise en place d'un linéaire d'arbres le long de l'Avenue Jean Jaurès;
- Créer, au niveau de la place, un ensemble immobilier accueillant commerces, services (et éventuellement logements), dont le traitement architectural accompagnera le changement d'image du secteur.



Figure 43 : Projet d'aménagement de la place du village et ses abords

Enfin, le projet de requalification du cœur de ville de Malemort prend sens en raccrochant le patrimoine bâti au patrimoine naturel, la Corrèze. En effet, le patrimoine architectural et historique est mis en valeur par la création d'un parcours touristique s'appuyant sur une signalétique claire et attrayante. Le cœur historique vient faire lien avec le patrimoine naturel par la mise en place de continuités piétonnes jouxtant le parc des Saulières et les berges de la Corrèze, la création de continuités de mobilité douce, l'intégration d'une passerelle permettant de relier les deux rives et la création de perméabilités visuelles avec des plateforme belvédère. Le réseau d'espaces verts est alors intégré au paysage architectural. La valorisation des berges est notamment rendue possible par une renaturation des espaces artificialisés.

Enfin, pour retrouver l'identité corrézienne du bourg, à travers une valorisation de son patrimoine naturel et bâti il est question de reconnecter Malemort à la Corrèze et au centre-ville.

Le projet propose de faire de la Corrèze, un véritable lieu de destination, à proximité immédiate du centre-ville.

Pour cela, le programme d'aménagement des berges propose :

- La création de nouveaux cheminements doux, qui constitueront la section malemortoise de la voie verte de Brive ;
- La création d'aires de jeux de qualité et d'une grande originalité, autour du thème de l'eau ;
- La création de deux franchissements piétons le premier en lien avec le centre-ville, le second en lien avec le parc nouvellement aménagé afin de favoriser les connexions entre les deux rives.
- La reconfiguration du parking du Dojo, en diminuant et optimisant l'emprise dédiée au stationnement (avec maintien de l'offre actuelle) Le projet comprend aussi une piétonnisation partielle de la rue de Bréniges, ce qui permettra de créer un vrai parcours piéton sécurisé et qualitatif le long du ruisseau des Saulières.



Figure 44 : Projet d'aménagement des berges – espaces de loisirs



Long terme

Figure 45 : Schéma d'aménagement court terme et long terme



Figure 46 : Illustration 3D du schéma d'aménagement long terme de Malemort

#### Faire centre à l'échelle de la place publique

Après avoir prouvé à travers le projet de requalification du cœur de ville de Malemort, la restructuration et l'affirmation des centralités, reliées entre elles, il convient comprendre ce qui pourrait faire centre d'un point de vue spatial à travers la place publique. Nous pouvons notamment prendre comme exemple notre étude de cas.

L'analyse des scénarios permet de tester et synthétiser la capacité d'un espace à pouvoir faire centre à la fois d'un point de vue architectural, spatial mais aussi du point de vue des politiques et usagers, habitants.

Le scénario 1 propose une place fermée par des emprises bâties qui ne permettent pas de faire lien avec le contexte et les autres secteurs, notamment le centre commercial, contrairement aux autres scénarios qui proposent une place ouverte, cadrant l'espace public et créant des connexions de mobilité douces.

Cependant, le scénario 3 semble plus intéressant que le scénario 2 (Proposant un parking sur la place). Ceci contraint le foncier disponible pour une opération commerciale et de logements au profit d'une visibilité de voiture stationnée. La mobilité individuelle est alors renforcée au sein d'une place publique piétonne.

Pour autant, les élus ont choisi le scénario 1, malgré la concertation habitante réalisée qui était favorable au dernier scénario. Le scénario sélectionné présente ainsi des limites en termes d'organisation et structuration spatiale, ne faisant lien entre les autres éléments du contexte. L'orientation du bâti offre notamment un ombrage important, perturbant la qualité spatiale de la place.

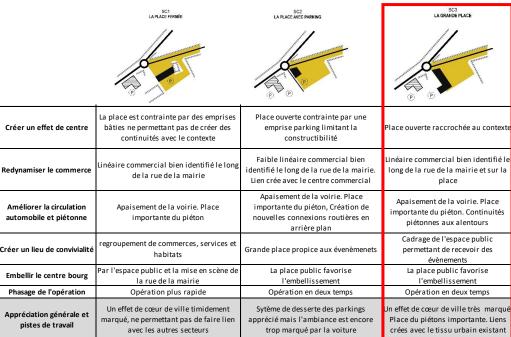


Figure 47 : Comparaison des scénarios de la futur place du village de Malemort

En comparatif, nous pouvons appliquer cette analyse à celle d'une autre étude de cas située à Bourg-sous-la-Roche, quartier de la Roche-Sur-Yon, concernant la programmation urbaine et coordination du projet de requalification du centre afin d'améliorer le cadre de vie des usagers et habitants, en intégrant une démarche concertée avec les habitants. Le contexte urbain de Bourg-sous-la-Roche peut être comparable avec Malemort. Le quartier se situe en entrée de ville et pâtit de cette situation de quartier de transit avec la D248 permettant de rejoindre le cœur de la ville de la Roche-sur-Yon.

Divers grands objectifs ont été établis pour cette étude à savoir :

- Créer un effet de centre
- Dynamiser le commerce
- Améliorer la circulation automobile et piétonne
- Créer un lieu de convivialité
- Embellir le centre bourg

Le premier scénario « L'axe Guérin » prévoit de restructurer la voirie afin d'intégrer les mobilités douces, proposer du stationnement et donner de la visibilité aux commerces avec des trottoirs plus larges. La tête d'îlot est bâtie avec une programmation de commerces et services en RDC et habitats collectifs aux étages courants. Cependant, cette densité ne permet pas de donner de la visibilité aux commerces en arrière-plan, située sur la rue Gabory. Aucune place publique n'est aménagée pour recevoir des événements, ne favorisant pas non plus la présence du piéton. Finalement, la mobilité individuelle et la densité sont prépondérant dans le paysage de ce scénario où il est difficile pour les habitants de s'y projeter sans espace de convivialité.

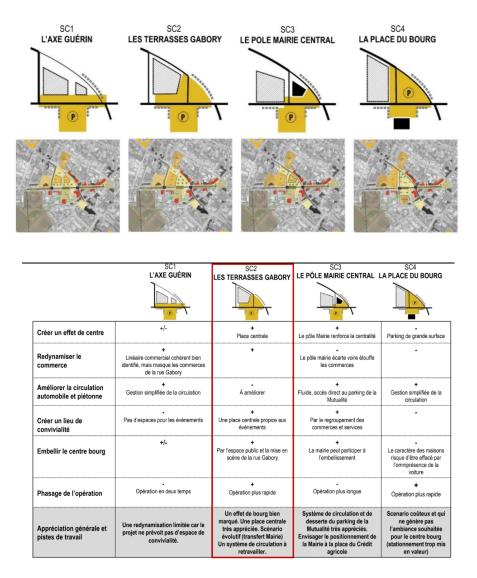


Figure 40 : Analyse et comparaison des scénarios de la futur place du village de Bourg-sousla-Roche

Le second scénario « Les terrasses Gabory » s'organise autour d'une place publique centrale et conviviale permettant d'intégrer des commerces et leur donner de la visibilité. La rue Gabory est ainsi davantage mise en scène. La place est aussi support d'évènements. La circulation automobile et piétonne est repensée afin de favoriser un cœur de ville apaisé. Dans ce scénario, la place publique joue alors un rôle central, marquant véritablement le centre, davantage appropriable par les usagers et habitants.

Le troisième scénario « Le pôle mairie central » met véritablement audevant de la scène la mairie, ayant le rôle de centralité et primant sur les services et commerces. On retrouve ainsi une mutualisation des fonctions, offrant une polarité commerciale, services et d'équipements publics. La circulation automobile et piétonne permet notamment une organisation fluide de l'espace. Finalement, la mairie vient marquer l'effet de centre, associé à une mixité des fonctions et une organisation des flux appréciable. Cependant, cet équipement public d'envergure pourrait faire de l'ombre aux autres fonctions.

Le dernier scénario « La place du bourg » prévoit en tête d'îlot, la création d'un grand parking. Ceci permet une gestion simplifiée de la circulation mais ne donne aucune visibilité aux fonctions commerciales, de services et d'équipements publics de proximité. L'attractivité et l'ambiance du bourg sont alors réduites au caractère routier du cœur de ville avec la présence du grand parking. Ceci ne permet pas de donner plus de place aux piétons et de favoriser la diminution des temps de parcours vers les équipements de destination.

Finalement le second scénario sera choisi pour la suite de l'étude. Le projet sera structuré par la place centrale nommée Place Gabory de 2500 m². Elle marque ainsi l'esprit « place de village », en étant un lieu de rencontre et de convivialité, donnant de la visibilité aux commerces et pouvant accueillir divers événements. Il est question notamment de tisser des liens entre la place Gabory et la place de la Mutualité par une venelle.



Figure 49 : Illustration 3D du projet de la futur place du village de Bourg-sous-la-Roche

Le nouveau centre serait redéfini par une vocation mixte entre commerces, équipements et logements collectifs. La polarité commerciale serait renforcée, en ajoutant une maison médicale. Il y a notamment un intérêt à regrouper les flux commerces et équipements en cœur de ville. L'axe principal, la rue Guérin, est repensé : un rétrécissement de la voie est prévu pour un agrandissement des trottoirs, des stationnements au pied des commerces, l'aménagement de mobilités douces. L'offre de stationnement est repensée en lien avec les lieux de destination (école, commerces et services).

Finalement, faire centre comme nous l'avons vu, peut-être déterminé par une notion de géométrie de l'espace. La place publique dans nos deux exemples, organise et structure l'espace. À l'image des structures urbaines de l'Antiquité, la place vient organiser les fonctions, proposer divers usages, offrir des perspectives sur le paysage urbain et jouer le rôle de représentation spatiale et sociale, un lieu d'équilibre social entre usagers et habitants.

C'est à travers ces deux aménagements urbains, que l'on peut voir que la place publique vient jouer un rôle de centralité dans la ville comme lieu de convivialité, rassemblement, support de multiples fonctions. La place publique, deviendrait dans ces espaces, l'outil clé pouvant renforcer l'image de centre, comme catalyseur de la vie urbaine.

Mais faire centre dans les centralités suburbaines est aussi un acte de perception social par les usagers et habitants. Elle est aussi le repère spatial où s'opère la vie sociale. « Le centre est le milieu d'un espace donné, le point où convergent des actions diverses et où se produit un grand mouvement » (GASNIER, 1991). Dans un contexte suburbain, les habitants « mènent leur vie quotidienne en créant des nœuds de vie sociale, économique et culturelle » (LAVANDHINO, 2010). La place pourrait ainsi jouer ce rôle de nœud spatial et social, où tout converge. Mais faire centre parmi les espaces suburbains se traduit-il à travers un seul espace ?

Aujourd'hui, Malemort a perdu l'image de son centre parmi ces centralités qui se sectorisent, vides de sens tel un manque d'intensité, de qualité d'usage. La solution serait de « mieux composer avec les ingrédients locaux du territoire et intégrer des notions devenues essentielles, comme la qualité d'usage ou l'intensité urbaine » (BOURDIN, 2019).

C'est pourquoi, nous avons tenté de répondre avec le projet de requalification du cœur de ville de Malemort, de regrouper toutes les centralités, les requalifiant, pour qu'elles fonctionnent en synergie et soient complémentaires. Les différentes fonctions, reliées entre elles et fonctionnant sur diverses temporalités permettent de dégager une centralité diffuse qui pourrait faire centre à l'échelle du territoire : la place du village. Aussi, les fonctions de loisirs et de cultures sont largement marquées qualifiées et intégrées pour faire partie intégrante de la dynamique du centre de Malemort.

# C. UNE NECÉSSAIRE RÉAPPROPRIATION DES CENTRALITÉS PAR LA POPULATION POUR FAIRE CENTRE

#### Une réappropriation comme acte sociale et spatiale des espaces

« La ville est une centralité en elle-même qui assure, par son existence et sa localisation, la rencontre et l'échange entre les hommes ». (RONCAYOLO, 1990)

C'est alors que Malemort se doit d'être attractif, en affirmant l'identité et la spécificité à la fois urbaine et sociale de son territoire, contribuant à valoriser ou redonner une nouvelle image de la commune pour une (ré)appropriation des habitants et usagers. Ceci passe notamment par le souhait d'attirer de nouvelles activités, conserver et augmenter l'emploi pour faire émerger auprès de l'imaginaire des habitants un centre appropriable. En effet « La centralité émerge quand il y a un besoin de repères communs pour une population. Son quotidien partagé devient identité collective, et, lorsque son pouvoir fédérateur réussit à rassembler les forces vives de l'urbanité, elle gagne en substance pour pouvoir asseoir son rôle au sein de la constellation plus vaste de l'agglomération. » (LAVADINHO, 2010).

Faire centre dans les centralités suburbaines pourrait aller au-delà de la question des critères de centralités dont la multifonctionnalité, la proximité, l'intensité, la dualité densité/vides structurants, la temporalité des espaces etc. En effet, faire centre dans les centralités prend en compte divers facteurs liés à l'appropriation, , mais aussi la satisfaction des besoins, la convivialité, la cohérence, le sens. (BOURDIN, 2019).

La définition du centre dans les centralités passe avant tout par l'imaginaire des habitants mais aussi leur adhésion et appropriation des lieux. Comme l'évoque Arnaud Gasnier dans son ouvrage *Requalification*, *réappropriation et urbanité*? l'appropriation prend sens dans la pratique sociale et spatiale en y accordant une relation privilégiée aux lieux. Comme le souligne l'auteur, l'espace physique est objectif car réel et l'espace social est subjectif selon l'appropriation propre de l'individu.

Les centralités, pour faire centre, peuvent passer par une vision sociospatiale. En effet, ces espaces ne doivent pas diviser les usagers telle une division sociale mais pouvoir offrir des usages différents pour tout type de personne. Si le lieu ne permet pas la souplesse et une adaptabilité il ne pourra fonctionner correctement. De plus il est important en ce sens que les espaces sectorisés de Malemort tissent des liens entre eux. A titre d'exemple, comme le souligne Arnaud Gasnier, les centres commerciaux, étant des objets de consommation sont fermés sur eux-mêmes où il est difficile d'en dégager des usages de par les contraintes du lieu. « L'idée de centre est une construction mentale, une fiction analytique qui traduit sous forme simple des formes spécifiques observables d'organisation spatiale mais qui présente aussi une haute valeur symbolique qu'on ne peut négliger, tant elle est liée à la dimension observable. Cette section présente la conception classique de la centralité, celle de la recherche d'un centre. » (BOURDEAU-LEPAGE, HURIOT, PERREUR, 2009).

La requalification des espaces est un acte de (re)appropriation par deux acteurs urbains: les politiques économiques et habitants, usagers et utilisateurs des espaces (GASNIER, 1994), à la conquête d'une nouvelle identité urbaine et sociale comme marqueur fort. En effet, l'aménagement des espaces publics ou infrastructures d'une commune est déterminant et leurs usages se doivent d'être appropriés par les usagers et habitants pour fonctionner, et aussi que ces derniers identifient le caractère central du lieu.

Le projet global du cœur de ville de Malemort, à travers la démarche de concertation permet dans ce sens, d'identifier l'usage actuel des espaces, comment ces derniers sont perçus et comprendre comment le travail de requalification du bourg permet une réappropriation des espaces par les habitants. Il est question de recréer une centralité et faire émerger auprès des habitants un centre appropriable faisant l'identité de Malemort.

Le projet mené pour la commune cherche avant tout à créer du lien entre les différentes pièces urbaines et permettre une diversité des usages pour que ces derniers soient le support de rencontres, intensité sociale et favorise une réappropriation de la ville. Ceci est associé à une démarche de concertation avec l'habitant pour favoriser la (ré)appropriation des espaces et des centralités, pour faire centre à Malemort. Cet engagement rend ainsi davantage légitime et oriente la décision politique.

Lors de l'atelier concertation habitants il était question de se focaliser sur trois thèmes : les usages et ambiances par secteur, le tracé des cheminements doux et l'aménagement du centre-ville.

#### 1.Les usages et ambiances par secteur :

#### Le parc des berges de la Corrèze :

- Favoriser des aménagements ponctuels et démontables, afin de limiter leurs emprises sur les espaces naturels.
- Organiser le parcours en plusieurs séquences et différentes temporalités : espace ludique, espace détente, espace nature, espace animé et festif, etc.;
- Nécessité d'intégrer un objet singulier, en lien avec la Corrèze, afin de donner une vraie identité au futur parc ;
- S'appuyer sur des espaces de jeux thématisés, en lien avec les arbres, en lien avec l'eau, etc.





#### La place du village :

- Rendre, à terme, la rue Jean Jaurès uniquement piétonne ;
- Concevoir la place autour d'une fontaine dessinée comme un vrai objet artistique ;
- Limiter la part du minéral et intégrer au maximum du végétal au sein de la place, tout en évitant qu'elle ne soit trop cloisonnée ou trop vide;
- Les futures constructions doivent intégrer une avancée de type arcade, afin d'offrir des espaces protégés autour de la place ;
- Réversibilité des aménagements (en particulier le mobilier urbain) afin d'adapter la place à différents utilisations (fête foraine, brocante, etc.).







#### 2. Les cheminements doux :

Trois possibilités de raccordement avec l'aménagement cycle existant, avenue Pierre et Marie Curie :

- a) Section entre rond-point du Malabar et rond-point du McDonald
- b) Voie centrale du parking de l'Hyper 19
- c) Le long de la maille de l'Hyper 19

Pas d'option favorisée par les participants

- Renforcer les connexions avec la rive sud, en créant deux passerelles :
  - La première au niveau de la rue de la Paix, afin d'éviter les arrières du Géant en basculant le parcours cycle rive sud;
  - la seconde, débouchant rue de l'hôpital Bodat ;
- Proposer deux circuits distincts :
  - Le premier au niveau de la départementale, orienté déplacement du quotidien
  - Le second le long de la Corrèze, orienté loisirs ;

Proposer un cheminement le plus continu possible le long de la Corrèze, sans obliger l'usager à des détours.

#### 3. L'aménagement du centre-ville

Cette étape de l'atelier de concertation s'est opérée en trois étapes de réflexion :

- Typologie en barre: Considérée comme trop frontale et monotone par les habitants
- Typologie en plot : Linéaire commercial insuffisant + génère des couloirs de vent pouvant rendre la place inconfortable
- Typologie intermédiaire RDC continu + plots : Offre un vrai linéaire commercial en RDC, tandis que les plots à l'étage rompent la monotonie de la barre





Figure 51 : Travail effectué par les habitants lors de l'atelier de concertation

Cependant il est important de noter qu'il peut y avoir une disjonction entre la politique de la ville et les usages d'appropriation, (règles de constructions, d'utilisations.). À Malemort, ceci est visible concernant le stationnement informel actuel permettant d'accéder de plus près à la fonction souhaitée (commerces, services etc).

Ou encore le projet de la place du village, support d'une mixité architecturale et sociale, faisant lien avec les différents secteurs de la commune a été un sujet appropriable par les habitants lors des ateliers de concertation mais trop vite approprié par les politiques de la ville. En effet, d'un point de vue politique, cette place du village fait partie intégrante d'une nouvelle image de la commune, il est alors question pour la ville de faire de cette centralité le point clé du projet, tel un marqueur et un enjeu d'identité du territoire. Cependant, la vie sociale de Malemort ne peut passer que par cette place du village. D'autres espaces maillent la commune et sont complémentaires afin de mettre en exergue l'intensité urbaine.

Les élus se sont alors focalisés sur cet enjeu de nouvelle centralité et point d'entrée pour marquer le centre de Malemort, sans pour autant prendre en compte l'avis des habitants concernant leur vision de la place du village de demain. Ce qui devait donc, pour les habitants, être une place ouverte, avec des percées visuelles vers le contexte en arrière-plan et faisant lien entre les différentes pièces urbaines, notamment la grande surface commerciale le Géant Casino, une densification du bâti, contrôlée et adaptée au contexte, s'est transformé en une place fermée, introvertie vers la rue principale. Le projet de la place du village se présente sans lien avec le contexte environnant, dense et plein de vides, bâtis accompagnés d'une orientation contestable au vu de l'exposition nord qui ne créé pas une place lumineuse. Ici, la densité bâtie est recherchée mais peut parfois nuire à la densité humaine car c'est avant tout un acte qui se doit d'être appropriable par les habitants pour créer un sentiment d'appartenance et contribuer à l'attractivité de la ville. « La densité doit se faire désirable pour être acceptée ». (Chambefort et Lensel, 2010).

Les espaces de rassemblement comme par exemple la « place du village » doivent devenir des espaces publics fédérateurs choisis par la population elle-même et proposant une certaine composition identifiable et de qualité qui lui est propre, accessible pour et par type de population. On dessine ainsi un imaginaire collectif autour de l'enjeu de centralité. « La fonction et l'aménagement d'un lieu détermineraient l'usage, voire l'appropriation. » (A. Gasnier, 1994).

À travers cet exemple, il est important de voir que, malgré la mise en place d'une concertation habitants, la requalification du cœur de ville de Malemort, comme beaucoup d'autres, reste avant tout un geste de marketing urbain et politique qui remet en question à la fois une véritable appropriation des espaces par les usagers mais aussi la légitimité du corps politique à prendre part et à gouverner pour ces décisions d'aménagement d'envergure.

Le corps politique détient le savoir technique du territoire tandis que les habitants quant à eux détiennent le savoir pratique. En ce sens, il paraît peu opportun qu'une politique publique applique une démarche, des idées d'aménagements préétablies pour son projet politique de planification urbaine sans plutôt être dans la "recherche de points d'équilibre". Ceci sans pour autant chercher la "solution technique idéale", mais davantage un travail collaboratif entre élus et habitants, sachant technique et sachant d'usage. "Le bon gouvernement local est justement celui qui se donne les possibilités d'une adaptation permanente, dans ses modes de fonctionnement, dans son périmètre, dans la répartition de ses compétences" (XAVIER DESJARDINS, 2020).

Ainsi, à travers notre cas d'étude, la représentativité des habitants qui participent à ces démarches collectives et participatives reste peu légitimes au regard des élus.

#### Faire centre, un facteur déterminant pour les territoires suburbains

Il faut savoir que les centralités des espaces suburbains sont importantes, voire déterminantes, dans les choix résidentiels et choix de mode de vie. L'image du centre et sa durabilité à exister et faire émerger l'identité de la commune sont importantes. Dans le contexte suburbain, plusieurs facteurs peuvent influencer ce choix de mode de vie sur ledit territoire.

La proximité du lieu de travail au vu du lieu de résidence afin d'avoir des temps de parcours quotidiens restreints pourrait avoir une influence (ce qui explique notamment la dépendance de ces territoires comme vu précédemment). Pourtant, à travers notre cas d'étude ce facteur n'est pas déterminant dans le choix résidentiel: 14% des répondants ont choisi de s'installer à Malemort pour la localisation (accessibilité, proximité avec Brive-la-Gaillarde...).

En effet, à travers le questionnaire en ligne, 46% des répondants ont choisi de s'installer à Malemort pour son offre de commodités (commerces, services, équipements publics, loisirs...) et sa qualité de vie. A cela s'ajoute un attachement au territoire dont 20% des répondants sont natifs et attachés à la ville. C'est ainsi que les choix résidentiels s'orientent davantage vers la recherche d'une qualité de vie et un accès aux commodités du quotidien limitant les déplacements domicile-commerces/services ou encore domicile-loisirs...Nous pouvons alors affirmer que l'appropriation de l'espace suburbain est liée au maintien d'une centralité polyfonctionnelle et riche de diversité humaine. « Plus un centre est riche de la diversité humaine et plus il est apprécié et représentatif du phénomène de centralité urbaine contemporaine. »

Les espaces suburbains attirent alors puisqu'ils sont des espaces situés dans l'entre-deux de la ville et du rural. C'est le cas à Malemort, considéré comme une petite ville, proche de la campagne avec une qualité de vie appréciée faisant d'elle une ville dynamique et avec une bonne ambiance.

## Pourquoi avez-vous choisi de vous installer à Malemort ? (plusieurs réponses possibles)

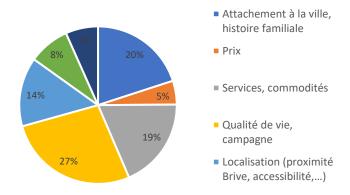


Figure 52 : Questionnaire en ligne habitants

#### Depuis quand habitez-vous à Malemort ? 183 réponses

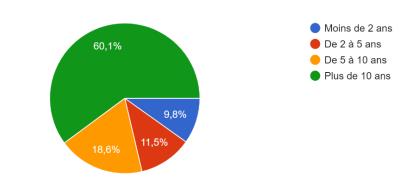


Figure 53: Questionnaire en ligne habitants

Faire centre serait avant tout un acte social d'appropriation de l'espace. « « L'appropriation peut d'abord être définie comme un processus psycho-spatial, individuel ou collectif, qui reflète une forme de liberté de disposer d'un espace, de détenir une pseudo-propriété selon des usages propres (c'est-à-dire des formes d'occupation des lieux) et des signes culturels spécifiques » (GASNIER, 2004).

C'est alors la ville qui peut être parcourue et vécue personnellement par les habitants laissant apparaître la notion de « la ville au choix » (CHALAS, 2010) qui est « la ville personnalisée ou la personnalisation de la ville, la ville sur mesure ou la ville que chacun confectionne à sa mesure, pour soi, selon ses désirs et ses besoins. La ville au choix est la ville des individus » (CLAVAL 1981; BOURDIN, 2005).

Plus un centre est riche en termes de fonctions, plus il permet la mixité sociale et une large appropriation des espaces.

Faire centre dans les centralités suburbaines reste avant tout un acte personnel afin de s'approprier l'espace et le vivre individuellement. Il est le reflet de la société individualiste. Mais c'est le rassemblement de personnes et de biens, commodités etc. qui permet en tant qu'individu de s'identifier à un centre.

L'organisation de la ville s'est historiquement constituée autour d'un centre. Il est à la fois riche de fonctions et représente le lieu de pouvoir, d'échanges, de prestige et lieu symbolique. Il était notamment le lieu de l'effervescence et du regroupement social. Mais aujourd'hui ce centre s'est effacé au profit d'un réseau de centralités.

Dans la société contemporaine, le suburbain s'inscrit à l'échelle interurbaine. Les centralités du suburbain rentrent en interaction avec un réseau de centralités et polarités de proximité dans un jeu d'équilibre territoriale. C'est dans cette dynamique du bassin de vie que les centralités suburbaines doivent s'inscrire.

Les territoires suburbains tirent profit de leur proximité avec la villecentre tout en cherchant à marquer leur propre identité urbaine et sociale et leur indépendance afin de renvoyer l'image d'un territoire attractif pour la société urbaine.

C'est alors que nous avons prouvé que la centralité n'est plus liée à la densité mais s'identifie à travers différents lieux : « la centralité, c'est bien la rencontre réussie entre un cœur initiateur (ville, village...), une innovation majeure et une organisation collectivement et culturellement adaptée. Elle peut prendre des formes différenciées, s'incarner en des lieux multiples » (GASHET, LACOUR, 2002).

En lien étroit avec la ville-centre et pris dans l'étalement urbain, nous avons montré que les espaces suburbains sont des territoires fragmentés, en quête d'identité. En effet, c'est cet étalement urbain qui a favorisé la perte du centre historique et symbolique et crée la multicentralité des territoires. A l'échelle intra-urbaine, le centre s'est affaibli et éclaté pour former des centralités suburbaines monofonctionnelles diffuses et multipliées à l'échelle des modes de vie.

Les espaces suburbains « regroupent toutes les fonctions de la centralité sans même avoir la morphologie de centre à proprement parler ». (MARCHAL et STÉBÉ (2014). Les centralités sont toutes différentes et

dissociables par leurs structures, leurs fonctions, leurs contenus et leur niveau de spécialisation fonctionnelle qui pourrait leur permettre de se démarquer et d'exister parmi la multitude des centralités. Mais nous avons vu que cette monofonctionnalité ne crée pas une véritable valeur et identité urbaine, mais plutôt des secteurs fragmentés avec des logiques de localisation et d'accessibilité, majoritairement accessibles à travers la mobilité individuelle.

Afin de redonner sens à ces centralités, il est question de les mettre en réseau pour marquer l'unité de la ville. Pour renforcer l'échelle de proximité et celle de la destination, il est question de s'interroger à la fois sur la localisation, l'accessibilité dont la mobilité, la multifonctionnalité, l'intensité, la temporalité et la densification entre pleins et vides. Une synergie doit alors s'opérer entre les différentes centralités multifonctionnelles, fonctionnant sur des temporalités différentes afin de désenclaver les secteurs. C'est cette polyvalence même qui permet de faire vivre une centralité et d'en dégager un centre.

De plus, nous avons vu que le centre historique ne fait plus centre dans la société contemporaine, et ne se dessine plus comme une centralité. Il serait judicieux de le réhabiliter afin d'éviter son appauvrissement tant en termes d'architecture, d'urbanisme que d'un point de vue social, pour le réintégrer dans l'imaginaire des habitants et affirmer sa position de centralité.

Les centralités doivent avant tout chercher à créer des liens, mieux se structurer afin de faire émerger un centre « "faire centre" dans le régime de la centralité » (BOURDIN, 2019). Ce recentrage sur le centre permettrait de donner du contenu aux systèmes de centralités et à l'urbanité de la commune. En effet, le centre peut notamment avoir une capacité de devenir une centralité diffuse, faisant cohérence avec les autres centralités. Ce centre de proximité, incarnant une centralité peut ainsi devenir le principal marqueur du territoire, comme nous l'avons vu à travers la création d'une place du village.

Nous avons aussi prouvé que faire centre serait essentiel pour faire vivre les territoires suburbains. Mais retrouver la centralité et faire centre dans ces derniers peut être guidé par des lignes directrices, des orientations sans réellement en faire une méthode générale et une catégorisation. Ceci s'applique à chacun des espaces, de par leurs particularités, spécificités. Chaque site à son propre contexte, son histoire et son évolution au cours du temps. Cette histoire peut notamment être fictive, tel le fil conducteur pour raconter l'histoire de l'espace. Elle devient palpable à travers les habitants.

Le symbolisme du centre renvoie à une image propre au territoire afin de marquer sa spécificité qui, pour faire centre, doit créer un sentiment d'appropriation. Cette appropriation est permise à la fois à l'échelle spatiale et sociale. On peut parler de l'esprit du lieu (Augustin Berque (1995). Faire centre dans les centralités suburbaines serait alors définit par une approche spatiale qui s'accompagne d'une approche sociale d'appropriation et d'imaginaire à la fois collective et individuelle. On parle d'appropriation objective de l'espace et d'appropriation subjective par les individus. La valeur ou l'effet du centre peut être renforcé par un espace public et en particulier par la « place du village » comme nous l'avons vu à travers deux études de cas. Un espace aux multiples fonctions, temporalités, permettant la mixité sociale, qui se doit avant tout d'être support de divers usages pour être appropriable.

On peut notamment citer une nouvelle fois « plus un centre est riche de la diversité humaine et plus il est apprécié et représentatif du phénomène de centralité urbaine contemporaine » (CHALAS, 2010).

Les territoires suburbains doivent ainsi favoriser un cadre de vie agréable, attractif et appropriable puisque les choix résidentiels s'appuient avant tout par la dynamique des centralités, leurs commodités, fonctionnalités, accessibilité, le rapport à la nature etc ainsi que l'identification d'un centre.

Finalement, faire centre dans les centralités suburbaines ou autre territoire serait notamment un acte politique et juridique qui se réalise sur le long terme. En effet, à travers notre étude de cas, le corps politique peut avoir les outils en main afin de marquer et influencer l'affirmation d'un centre, planifier les centralités et donc cadrer l'évolution de la ville. Pour autant, ces décisions politiques peuvent venir se confronter aux usagers et habitants, vivant le territoire. Il convient alors de trouver un équilibre entre ces deux entités politiques et usagers/habitants. Nous avons pu voir les répercussions fructueuses ou non à travers deux cas d'étude concernant l'affirmation d'un centre intégrant une démarche de concertation avec l'aide d'une assistance maitrise d'ouvrage. Puisque faire centre, serait défini par un lieu et suppose notamment une appropriation spatiale et sociale; cette pièce urbaine ne doit pas être traitée comme un objet isolé mais doit faire partie d'un système de centralités aux contenus différents pour devenir une centralité diffuse à l'échelle intra et interurbaine.

#### Mémoires et Thèses:

BELLEIL SAMUEL, (Août 2013), «Le polycentrisme comme réponse aux enjeux de la ville contemporaine? Le cas de l'agglomération du Pays de Montbéliard », Sciences du Territoire spécialité Urbanisme Projet Urbain, Institut d'urbanisme de Grenoble Alpes, [Mémoire publié], consulté le 10 octobre 2020, <a href="https://www.adu-montbeliard.fr/fileadmin/Fichiers/Fond documen-">https://www.adu-montbeliard.fr/fileadmin/Fichiers/Fond documen-</a>

taire/2013/PLA 2013 096 M%C3%A9moire%20SBelleil%20-%20Centralit%C3%A9.pdf

DE ROTEN NICOLAS, (octobre 1999), « L'aménagement des espaces publics : l'exemple de la place de la Planta à Sion », Mémoire de licence, Géographie, Institut de Géographie, Université de Lausanne, [Mémoire publié], consulté le 13 novembre 2020, https://doc.rero.ch/record/29195/files/BCV\_PB\_11365.pdf

GOHIER MALO, 2007-2008), « Comment identifier les centralités urbaines et quelles relations entretiennent-elles entre elles ?», Mémoire de master 1, Génie urbain, Université Paris-Est de Marne-la-vallée [En Mémoire en Ligne], consulté le 3 novembre 2020, https://fr.scribd.com/doc/31938687/memoire-sur-les-centralites-urbaines

MABRUT AGATHE, (avril 2016), « le(S) centre(s) : une structure de l'urbanisation dispersée. Réflexion autour du pays basque ». Mémoire de fin de master, architecture, Ecole Nationale Supérieure d4architecture de Paris la Villette, [Mémoire publiée], consulté le 13 novembre 2020,https://issuu.com/agathemabrut/docs/me\_moire\_agathe\_mabrut\_2

MACARIO Mélanie, (20 janvier 2012), « L'aménagement des centresvilles : la mobilité, vecteur et acteur de la centralité urbaine », Doctorat, Droit public, Université Paul Cézanne Aix Marseille III [Fichier PDF]

MOTALLEBI ROYA, (Février 2018), « Reconquête des places publiques. Enjeux urbains des projets de réaménagement des places Lénine (Champigny et Bastille (Paris)», mémoire de Master 2, architecture, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris la Villette, [Mémoire publié], consulté le 13 novembre 2020, https://issuu.com/royamlb/docs/m\_moire\_roya\_octobre\_2019

STEIN Véronique, (Février 2003), « La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public », thèse, Sciences économiques et sociales, Université de Genève, [Mémoire publié], consulté le 16 novembre 2020, https://doc.rero.ch/record/4190/files/1\_these\_SteinV.pdf

VIATOUR Elise, (2017-2018), « Centralité en milieu rural. Pluralité de la notion de centre comme élément de réflexion sur la revitalisation des villages », Architecture, Université de liège, faculté d'architecture, [Mémoire publié], consulté le 5 octobre 2020, https://matheo.uliege.be/bitstream/2268.2/5347/1/Centralite%20milieu%20rural-Viatour%20Elise.pdf

#### **ARTICLE EN LIGNE:**

ANTONI ROBERT-MAX, 2010, « Centralité », Vocabulaire français de l'art Urbain, [PDF EN LIGNE], *Editions du Certu*, p 637, consulté le 5 octobre 2020, https://www.arturbain.fr/arturbain/vocabulaire/francais/fiches/centralite/fiche\_interactive/impression/int.pdf

ARAGAU CLAIRE, (avril 2018), « Le périurbain : un concept à l'épreuves des pratiques » *Géo confluences* [En Ligne], consulté le 5 octobre 2020, http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/periurbain-concept-pratiques

ARCHITECTES-CONSEIL de l'ETAT, (Juin 2019), « Du centre-bourg à la ville, [PDF EN LIGNE], *Réinvestir les territoires», Cohésion-territoires.gouv*, consulté le 10 octobre 2020,https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2019-08/du\_centre-bourg\_a\_la\_ville\_reinvestir\_les%20territoires\_juin\_2019\_0.pdf

BERGER MARTINE ET JAILLET MARIE-CHRISTINE, (2007), « Vivre le périurbain – Introduction », [PDF EN LIGNE], *Norois*, consulté le 20 novembre 2020, http://norois.revues.org/index1211.html.

BOTTIGLIONE CLARA, (septembre 2014), « La revitalisation des cœurs de ville : la nouvelle approche de l'espace public dans les projets urbains. Le cas du centre ancien méditerranéen de la Seyne-sur-Mer », [PDF en ligne], *Hal archives-ouvertes.fr* consulté le 15 novembre 2020, https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01112700/document

CEREMA, (10 septembre 2020), « Revitaliser les centres-bourgs », [PDF en ligne], *Ministère de la transition écologique*, consulté le 16 octobre 2020, http://www.centres-bourgs.logement.gouv.fr/revitaliser-lescentres-bourgs-des-fiches-du-a671.html

CHABOT GEORGES, (1995), « La théorie de la Centralité d'après Eliseo Bonetti», *Persée*, [En Ligne], consulté le 14 novembre 2020, ttps://www.persee.fr/doc/geo\_0003-4010\_1965\_num\_74\_403\_17064

CHARDONNEL SONIA, TALANDIER MAGALI, TABAKA KAMILA ET IANDRE-POYAUD ISABELLE, (2017), Centralités des espaces périphériques et complémentarités territoriales : un enjeu de durabilité pour la Région Urbaine de Grenoble », openedition journals, [en ligne], consulté le 13 novembre 2020, https://journals.openedition.org/eue/2074

CLAVAL PAUL, (1966), « Chronique de géographie économique. La théorie des lieux centraux », [PDF EN LIGNE], *Revue Géographique de l'Est*, p 152, consulté le 16 décembre 2020, https://www.persee.fr/doc/rgest\_0035-3213\_1966\_num\_6\_1\_1959

DIDELON VALERIE, (décembre 2013), « Une histoire et idéologie de la suburbia» *Darchitectures*, [En ligne], consulté le 12 janvier 2021, https://www.darchitectures.com/une-histoire-et-ideologie-de-la-suburbia-a1620.html

FOL SYLVIE, (23 juin 2020), Logement.Gouv [En Ligne], « Les villes petites et moyennes -Territoires émergents de l'action publique », [PDF en ligne], *Ministère de la transition écologique*, consulté le 16 octobre 2020, http://www.centres-bourgs.logement.gouv.fr/programme-popsu-les-villes-petites-et-moyennes-a661.html

GASHET FREDERIC, LACOUR CLAUDE, (février 2002), « Métropolisation, centre et centralité », [PDF en ligne], *Revue d'Économie Régionale et Urbaine* n°1, p 49 à 72, consulté le 15 novembre 2020, <a href="https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.htm">https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2002-1-page-49.htm</a>

GASNIER ARNAUD, (1991), «Centralité urbaine et recomposition spatiale, l'exemple du Man »s, persée [En ligne], consulté le 10 octobre 2020, https://www.persee.fr/doc/noroi 0029 182x 1991 num 151 1 6370

GASNIER ARNAUD (1991), « Centralité urbaine et recomposition spatiale. L'exemple du Mans », [PDF en ligne], *Norois*, n°151, p269-278,

consulté le 16 décembre 2020, https://www.persee.fr/doc/noroi\_0029-182x\_1991\_num\_151\_1\_6370

GASNIER ARNAUD, (2004), « Requalification, ré-appropriation et urbanité », [PDF en ligne], n°21, consulté le 15 décembre 2020, https://moodle.umons.ac.be/pluginfile.php/36730/mod\_resource/content/1/Requalification%2C%20r%C3%A9-appropriation%20et%20urbanit%C3%A9%20%28Arnaud%20Gasnier%20-Universit%C3%A9%20du%20Maine%29.pdf

GASNIER ARNAUD, (6 Juin 2006), « De nouveaux espaces publics urbains? Entre privatisation des lieux publics et publicisation des lieux privés, [PDF en ligne], *Urbanisme*, *Publications d'architecture et d'urbanisme*, p70-73, https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00078584

HAMMAN PHILIPPE, , (2020), «Hervé Marchal, Jean-Marc Stébé, la France périurbaine», *OpenEdition Journals*, [Fichier PDF], consulté le 15 octobre 2020, https://doi.org/10.4000/revss.6082

HURIOT JEAN-MARIE, PERREUR JACKY, (24 Mai 2017), « Centre et périphérie fondements et critères », [PDF en ligne], *archives ouvertes*, consulté le 19 octobre 2020, https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01527264/document

INCONNU, (juillet 2005), «Banlieue», Géo confluences, [En ligne], consulté le 5 octobre 2020, http://geoconfluences.enslyon.fr/glossaire/banlieue

INCONNU, (juin 2019), « Les espaces publics : clef du bien vivre ensemble », [PDF En ligne], *La fabrique de la cité*, consulté le 20 novembre 2020,https://www.lafabriquedelacite.com/publications/les-espaces-publics-clef-du-bien-vivre-ensemble/

MANGIN DAVID, (mai 2005), «Pour une ville passante et métisse», [PDF en ligne], Revue le journal de l'école de Paris du Management, Vies

collectives, n°58, P23-28, consulté le 15 janvier 2021, https://www.cairn.info/revue-le-journal-de-l-ecole-de-paris-du-management-2006-2-page-

23.htm#:~:text=Alors%20qu'en%20France%20l,sac%2C%20m%C3% A9tisse%20plut%C3%B4t%20que%20sectoris%C3%A9e

MARCHAL HERVE ET STEBE JEAN-MARC (2013), « Repenser la centralité. L'exemple d'une ville moyenne française », [PDF en ligne], Villes contemporaines et recompositions sociopolitiques, *Les Presses de l'Université de Montréal*, Volume 45, n° 2, p 111-128, consulté le 15 novembre 2020, https://doi.org/10.7202/1023175ar

MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE, (30 juillet 2020), « Petites villes de Demain : un programme consu main pour les petites villes », », Ministère de la transition *écologique*, [En Ligne], consulté le 30 septembre 2020, http://www.centres-bourgs.logement.gouv.fr/petites-villes-de-demain-un-programme-cousu-main-a667.html

MONNET JEROME (2000), « Cahiers de géographie du Québec Les dimensions symboliques de la centralité », [PDF] *Volume Cahiers de géographie du Québec*, n°44, consulté le 24 avril 2021, https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/2000-v44-n123-cgq2695/022927ar/

LAVADINHO SONIA, (septembre 2010), « Manifeste pour une centralité suburbaine», [Fichier PDF], *Techni.cités*, n°194, p3, consulté le 5 octobre 2020, https://www.lagazettedescommunes.com/177180/manifeste-pour-une-centralite-suburbaine/

TOUATI ANASTASIA , (2015) , « La densification comme stratégie majeure de politiques de centralités différenciées», *cités territoires gouvernance*, [Enligne], consulté le 15 décembre 2020, http://www.citego.org/bdf\_fiche-document-65\_fr.html

#### **Fichier PDF**

ATELIER PREAU (2016) » Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la programmation urbaine et la coordination du projet de requalification du centre du bourg-sous-la-roche 6 Comit2 d'accompagnement 3 – Restitution du travail sur les scénarii ambiances et usages des espaces publics », [Fichier Dropbox interne], consulté le 26 novembre 2020

BONNEAU MATHILDE, SEBILLE BENOIT, BELLON-SERRE LAURE, JA-VOURET CLEMENT, PAGE GREGORY, (2012/2013), « Centralités », [Fichier PDF], *Atelier international 2012-2012, Tokyo*, p 47, consulté le 13 novembre 2020

BONNET FREDERIC, (janvier 2016), « Aménager les territoires ruraux et périurbains », [Fichier PDF], p 129, consulté le 15 janvier 2021

BOURDEAU-LEPAGE LISE, HURIOT J.M., PERREUR J, (février 2010), « A la recherche de la centralité perdue », [Fichier PDF], Revue d'économie régionale et urbaine, *Armand Colin*, 2009, p 572, hal-00453859, consulté le 10 octobre 2020

CHALAS YVES, (décembre 2010), « Centre, centralité et polycentrisme dans l'urbanisation contemporaine », [Fichier PDF], *Urbia, les cahiers du développement urbain durable, Centralités, urbanisme durable et projet,* n°11, consulté le 16 novembre 2020

COLLECTIF, (2009), « Les Cahiers du développement urbain Intensités urbaines », [Fichier PDF, *Urbia, Les cahiers du développement urbain durable*, n°9, p 154, consulté le 15 fvrier 2020

COLLECTIF, (2010), « Centralités, urbanisme durable et projet [Fichier PDF], *Urbia, Les cahiers du développement urbain durable*, n°11, p 23, consulté le 15 février 2020

COLLECTIF, (2018) « Le périurbain, espace à vivre », [Fichier PDF], Collection territoires en projets, *Parenthèses Editions*, p 277, consulté le 16 janvier 2021

Dunham-Jones Ellen, « Retrofitting suburbia », [Fichier PDF], Institut de Technologie de Géorgie, consulté le 17 février 2021

L'ATELIER DES TERRITOIRES, (février 2020), « Bouger les lignes dans le périurbain [Fichier PDF], *Edition inconnue*, p 10, consulté le 10 octobre 2020

LAVADINHO SONIA, (décembre 2010), « Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la Zwischentadt », [Fichier PDF], *Urbia, les cahiers du développement urbain durable, Centralités, urbanisme durable et projet*, n°11, consulté le 16 novembre 2020

LAVADINHO SONIA, (décembre 2010), « L'aménagement des centresvilles : la mobilité, vecteur et acteur de la centralité urbaine », [Fichier PDF,] *Urbia, les cahiers du développement urbain durable, Centralités, urbanisme durable et projet*, n°11, consulté le 16 novembre 2020

MAUVOISIN MARION, (juin 2016), « Renforcer le réseau des bourgscentres et des villes moyennes qui animent les territoires ruraux et périurbains », *Commissariat général à l'égalité des territoires*, [Fichier PDF], consulté le 16 novembre 2020

ROUGÉ LIONEL, (date inconnue), « La périurbanisation : quelles dynamiques, quels enjeux, quelle durabilité ? », *MFC Géographie-Aménagement, Université de Caen Basse Normandie*, [Fichier PDF], p 54, consulté le 5 décembre 2020

Burb», [Fichier PDF], Island Press, 2nd *Nonce ed.édition*, p 156, consulté le 16 février 2020

TACHIEVA GALINA (2010), « Sprawl repair Manual », [Fichier PDF], *Island Press; 2nd None ed. Édition*, p 304, consulté le 16 février 2020

TRAITS D'AGENCES, (2020), « Accompagner le renouveau des villes petites et moyennes », [Fichier PDF], *Traits d'agences, l'actualité des agences d'urbanisme,* n°111, consulté le 15 octobre 2020, Revue Traits d'agences dossier : Accompagner le renouveau des villes petites et moyennes" - Centres-bourgs - Programme de revitalisation

TOUCHE HELENE, (juin 2017) « La centralité de proximité : de la polarisation des fonctions à l'appropriation par l'usage », [Fichier PDF], AUAT, Belvédère n°1, Identités métropolitaines, Consulté le 13 décembre 2021

WILLIAMSON JUNE, (juin 2013) « Designing Suburban Futures, New Models from Build a Better », *Island Press*, p160, consulté le 15 février 2021

#### **OUVRAGES:**

BOURDIN ALAIN, (2019), « Faire centre. La nouvelle problématique des centres-villes », *Editions de l'Aube*, p 396, consulté le 15 novembre 2020

MANGIN DAVID, (2004), « La ville Franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine », *Editions de la Villette*, 480 p, consulté le 10 février 2021

TARICAT JEAN, (2013), « Suburbia, Une utopie libérale », *Paris, Editions de la Vilette*, 9157, consulté le 20 janvier 2021

FIGURE 1. GATINEAU CAMILLE (2020), « les différentes phases de la méthodologie ». Schéma P10

FIGURE 2. MANGIN DAVID (2004), « Quelques modes de croissance des villes au XXème siècle : radioconcentrique, grille, cité linéaire, satellites, agglomérats », La ville franchisée, Illustration P10

FIGURE 3. MANGIN DAVID (2004) « Les mécanismes de sectorisation progressive des villes des bourgs et des villages », La ville franchisée, Illustration P11

FIGURE 4, MANGING DAVID (2004), « Formation de secteurs et enclavements progressifs », La ville franchisée, Illustration P11

FIGURE 5. TACHIEVA, (2013), « Comparasion of the transectin the sprawl and traditional urbanism, showing the lack of direct correlation between the two », Sprawl repair manual, Illustration P11

FIGURE 6. GATINEAU CAMILLE (2021), « Les mobilités spatiales », Schéma P12

FIGURE 7. GATINEAU CAMILLE (2021), « Les types de déplacements en fonction des types de facteurs, Tableau P12

FIGURE 8. GATINEAU CAMILLE (2021), « Les fonctions selon les critères de centralités », Tableau P13

FGURE 9. INCONNU (date inconnue), « plan de Milet – urbanisme de l'antiquité », Plan P19

FIGURE 10. INCONNU (date inconnue), « Urbanisme médiéval », Plan P20

FIGURE 11. INCONNU (date inconnue), « Urbanisme de la Renaissance », PLAN P21

FIGURE 12. INCONNU (date inconnue), « Urbanisme Haussmannien », PLAN P22

FIGURE 13. HOWRD EBENEZER (1898), « Cité-jardin – Howard », Plan P24

FIGURE 14. INCONNU (date inconnue), « Unité d'habitation – Le Corbusier », Photographie P24

Figure 15. CHALAS YVES, (2010), « L'urbanisme contemporain et ses déclinaisons de centralités », Tableau résumé de centre, centralités et polycentrisme dans l'urbanisme contemporain P36

FIGURE 16. GATINEAU CAMILLE (2021), « Les mobilités spatiales », Schéma P43

FIGURE 17. INSEE (2020), « LIEU de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone », dossier complet Malemort 2017, P43

FIGURE 18. ATELIER PREAU (2020), « Où travaillez-vous », Questionnaire en ligne habitants, graphique en secteurs, P44

FIGURE 19. INSEE, (2020), « Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2017 », Dossier complet Malemort 2017, P44

FIGURE 20. ATELIER PREAU (2020), « Quel mode de déplacement le plus fréquent utilisez-vous en centre-ville ? », Questionnaire en ligne habitants, graphique en histogramme, P44

FIGURE 21. GATINEAU CAMILLE, (2021), « Les types de déplacements en fonction des types de facteurs », Tableau, P45

FIGURE 22. ATELIER PREAU (2020), « Pour quels motifs vous rendez-vous dans le centre-ville de malemort ? », Questionnaire en ligne habitants, graphique en histogramme, P45

FIGURE 23. ATELIER PREAU (2020), « Où vous rendez-vous pour vos loisirs? », Questionnaire en ligne habitants, graphique en secteurs, P45

FIGURE 24. ATELIER PREAU (2020), « Malemort, une composante du pôle urbain structurant de la communauté d'agglomération », Cartographie, P46

FIGURE 25. GEOPORTAIL (2020), « Carte de l'état-major (1820-1866) de Malemort, Cartographie, P48

FIGURE 26. GEOPORTAIL (2020), « Photographie aérienne de Malemort », Cartographie, P48

- FIGURE 27. GATINEAU CAMILLE (2021), « Croissance urbaine de Brive-la-Gaillarde et Malemort », Cartographie, P49
- FIGURE 28. GATINEAU CAMILLE (2021), « Evolution de la structure urbaine de Malemort », Cartographie P50
- FIGURE 29. GEOPORTAIL (2020), « L'organisation viaire du bourg en 1950 », Cartographie, P51
- FIGURE 30. GEOPORTAIL (2020), « L'organisation viaire de la commune en 2020 », Cartographie P51
- FIGURE 31. ATELIER PREAU (2020), « Les différents secteurs de Malemort », Cartographie P52
- FIGURE 32. GATINEAU CAMILLE (2021), « Coupes des différents secteurs de Malemort », Coupes P53
- FIGURE 33. GATINEAU CAMILLE (2021), « Coupe urbaine de Brive-la-Gaillarde », Coupe P54
- FIGURE 34. GATINEAU CAMILLE (2021), « Coupe urbaine de malemort, Coupe P54
- FIGURE 35. GATINEAU CAMILLE (2021), « Les différentes fonctions de Malemort », Cartographie P56
- FIGURE 36. GATINEAU CAMILLE (2021), « Les fonctions selon les critères de centralités », Tableau P61
- FIGURE 37. ATELIER PREAU (2020), « Intensité urbaine de Brive-la-Gaillarde et malemort », Cartographie P62
- FIGURE 38. ATELIER PREAU (2020), « Comparaison d'intensité urbaine de quatre villes », Cartographie P63
- FIGURE 39. ATLEIER PREAU (2021), « Les objectifs du schéma d'aménagement de malemort », Schéma P65
- FIGURE 40. ATELIER PREAU (2020), « Schéma de cohérence », Cartographie P66
- FIGURE 41. ATELIER PREAU (2021), « Plan de déplacement de Malemort phase projet », Cartographie, P67
- FIGURE 42. ATELIER PREAU (2021), « Liaisons douces et continuités piétonnes phase projet », Cartographie, P68
- FIGURE 43. ATELIER PREAU (2021), « Projet d'aménagement de la place du village et ses abords », Cartographie, P69
- FIGURE 44. ATELIER PREAU (2021), « Projet d'aménagement des berges espaces de loisirs », Cartographie, P70
- FIGURE 45. ATELIER PREAU (2021), "Schéma d'aménagement court terme et long terme", Cartographie, P71
- FIGURE 46. ATELIER PREAU (2021), "Illustration 3D du schéma d'aménagement long terme de Malemort", Cartographie P72
- FIGURE 47. GATINEAU CAMILLE (2021), « Comparaison des scenarios de la futur place du village de Malemort », Tableau et illustrations P73
- FIGURE 48. ATELIER PREAU (2016), « Analyse et comparaison des scenarios de la futur place du village de Bourg-sous-la-Roche », Tableau et Illustrations P74
- FIGURE 49. ATELIER PREAU (2016), « Illustration 3d du projet de la futur place du village de Bourg-sous-la-Roche », Illustration 3D P75
- FIGURE 50. ATELIER PREAU (2020), « Images d'illustrations », Photographie prises sur internet P79
- FIGURE 51. ATELIER PREAU (2021), « Travail effectué par les habitants lors de l'atelier de concertation », Photographie P80
- FIGURE 52. ATELIER PREAU (2020), « Pourquoi avez-vous choisi de vous installer à Malemort », Questionnaire en ligne habitants, Graphique en secteur P82
- FIGURE 53. ATELIER PREAU (2020), "Depuis quand habitez-vous à Malemort ?", Questionnaire en ligne habitants, Graphique en secteurs, P82

#### ETUDE CŒUR DE VILLE

COMMUNE DE MALEMORT



## **RESTITUTION COMITE ADHOC**

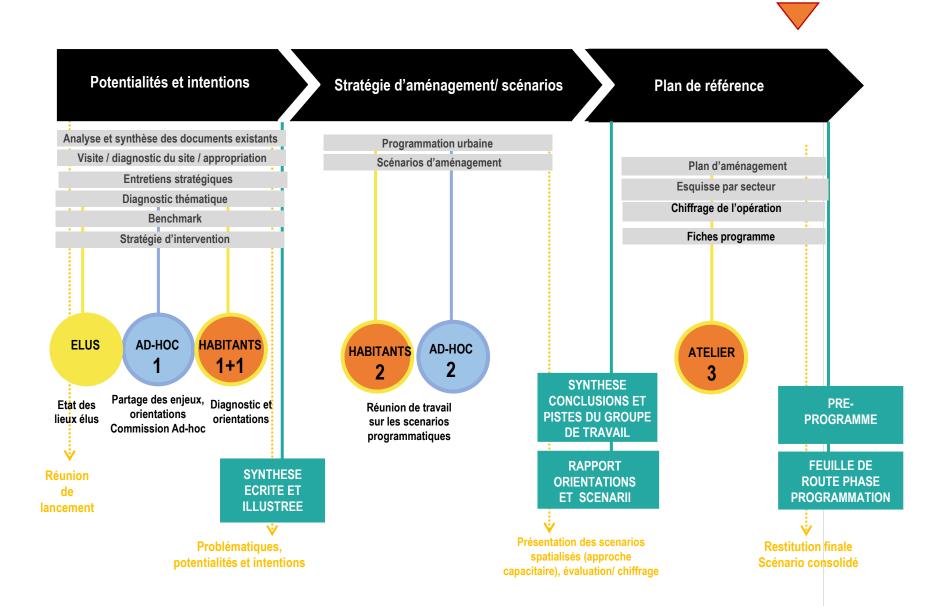
**ATELIER PréAU** 

URBANISME ET PROGRAMMATION, ARCHITECTURE I PAYSAGE

Comité Adhoc 17/03/2021

SUPPORT VERSION 17/03/2021

Comité ADHOC



# La commande

Une étude pour définir une stratégie de renouvellement urbain et un projet global de requalification du « cœur du village » dans le cadre d'une démarche concertée.

La stratégie sera déclinée en actions concrètes selon les ambitions suivantes :

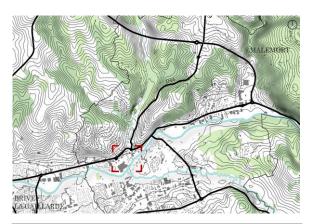
- L'affirmation d'une centralité du village avec la création d'une place structurante et le confortement de l'offre commerciale dans le centre,
- La facilitation des déplacements, dont la sécurisation de la traversée du bourg, les aménagements cyclables, les zones de circulation apaisée,
- La mise en valeur de l'identité paysagère, architecturale et patrimoniale du cœur de bourg,
- La transition écologique, avec la renaturation d'espaces artificialisés et la mise en valeur des bords de la Corrèze.
- Le renforcement de la lisibilité des équipements et de l'offre sportive et de loisirs en extérieur,
- La reconquête de l'habitat vacant en centre-ville pour favoriser l'accueil de nouveaux ménages et limiter l'extension urbaine,

# RAPPEL DES PROBLÉMATIQUES ET ENJEUX

#### **Problématiques**

- Une organisation urbaine contrainte par le relief et l'hydrographie, morcelée par les deux voies départementales (D1089 et D44) et la Corrèze.
- Un développement urbain en grappes contraint par la topographie avec une mise à distance par rapport au centre-ville.
- Une organisation urbaine non structurée
- Les différentes séquences urbaines de la traversée du bourg sont assez hétérogènes au niveau de leur morphologie et de leur vocation. Ce constat est accentué par une organisation en séquences courtes et discontinues

- 1. Accompagner l'intensification urbaine :
  - Créer un « bassin captif » d'habitants autour de l'offre de commerces et services de proximité, et faire vivre ces commerces
- Créer un « effet de centre », la densité étant l'un des marqueurs d'un centre-ville
- Recréer du maillage et un îlotage pour l'accueil de nouvelles opérations immobilières
- 2. Identifier les secteurs mutables pour accompagner le développement du centre ville
- 3. Requalifier les lignes directrices de la commune
  - Valorisation des entrées : la Corrèze et la D1089 comme fils conducteurs de découverte de la commue
  - Requalifier l'espace public comme trait d'union entre les différents secteurs
- Travailler sur les continuités urbaines en terme d'usages et de bâti







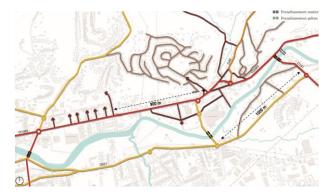
#### Rappel des problématiques et enjeux

#### **Problématiques**

- Un total de 15 000 véhicules par jour dans les deux sens sur la RD 1089
- Effet de coupure dû aux tracés et profil des deux départementales.
- Évolution du tracé qui a eu un impact négatif sur la qualité du centre de Malemort.
- Problématique de sécurité de la traversée
- Problématique de qualité urbaine : la voirie dessine un paysage périurbain en plein cœur de ville : voies larges, trottoirs réduits au profit de la voirie, grand giratoire, vitesse, bruit, etc.

- 1. Retravailler le tracé de la départementale et son interaction avec le centre ville
- Basculer d'un gabarit routier à un gabarit urbain en modifiant le profil existant de la D1089
- Retrouver le tracé historique de la D 44 afin de reconnecter le village avec le ruisseau Suppression du giratoire D44/D1089
- 2. Réflexion à mener concernant la signalétique pour orienter les flux vers le centre de Brive-la-Gaillarde depuis la voie de contournement nord ou la D141.
- 3. Réduire la circulation de transit afin d'avoir un cœur de ville apaisé
- Contraindre la vitesse de la circulation, ce qui incitera à emprunter des itinéraires alternatifs
- Accorder la priorité aux piétons et aux cyclistes par les choix d'aménagements
- Apaiser le cœur de ville en proposant un vrai axe piéton





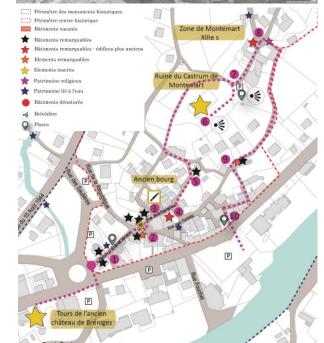


- La Corrèze représente une richesse écologique et paysagère peu valorisée
- Faiblesse de l'offre de loisirs de destination sur le territoire de façon générale
- Ancien village :
  - Absence d'articulation entre le village et son environnement immédiat (ilot isolé)
  - o Façade urbaine peu valorisée
  - Dénaturation / non respect du caractère patrimonial lors des travaux de remise en état du bâti

- 1. Mise en valeur de l'identité de ville-campagne notamment avec la mise en réseau des espaces verts
- 2. Développement d'activités de loisirs et de promenade en bord de Corrèze et aménagement des berges comme support à des manifestations culturelles
- 3. Mise en valeur du patrimoine bâti et de l'histoire locale :
  - Relier le centre historique au cœur de ville de Malemort mais aussi à la Corrèze
  - Valoriser l'histoire de Montemart et le patrimoine remarquable de Malemort
  - Attirer les habitants, visiteurs et touristes à travers l'histoire de Malemort et diverses offres de destinations







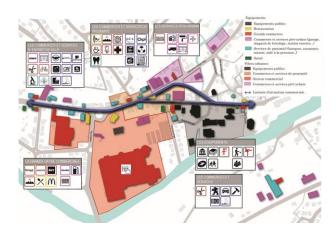
#### Rappel des problématiques et enjeux

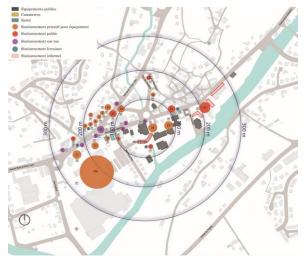
#### **Problématiques**

#### Commerces et services

- O Absence de réelle armature commerciale
- Un linéaire marchand avec un adressage sur rue peu qualitatif
- Faible potentiel de développement d'une offre commerciale de proximité (forte concurrence avec Géant Casino)
- Une dynamique commerciale et de service de type « périurbain » non adapté en centre-ville.
- Un cœur de ville parasité par un flux routier où le piéton n'a pas sa place
- Présence d'une offre de santé dans des locaux peu adaptés
- Locaux de services peu visibles et mal localisés
- Stationnement
- Une offre de stationnement très généreuse (1136 places), notamment pour les équipements publics et les commerces qui permet de rendre ce dernier davantage propice aux circuits piétonniers.

- 1. Opportunité d'intégration de cellules commerciales et de services (dans le cadre de transferts / potentiel de création faible)
- 2. Piétonisation du centre au regard de l'importance de l'offre de stationnement sous réserve d'un accord avec Géant Casino
- 3. Suppression de l'accès véhicule au niveau du parc de la mairie (sauf véhicule de service et stationnement enseignants)
- 4. Optimisation du parking du Dojo en terme de surface, avec prise en compte des besoins des habitants du village







# **CONCERTATION TEMPS 1** LES ATTENTES



L'identité de Malemort, c'est

### Proche de la Campagne

**Ambiance** 

**Oualité de vie** 

Une petite ville

**Esprit village** 

La banlieue de Brive

#### Les attentes

- Aménagement de la voirie et la création de cheminements doux
- Un souhait de davantage de commerces de proximité (commerces de bouche, restauration)
- L'aménagement des bords de la Corrèze sur le tronçon centre-ville
- Développement du végétal
- Diversification de l'offre sportive (basket, hand, volley, gymnastique, danse, natation...) et renforcement des équipements sportifs

#### Malemort au quotidien



Un usage prépondérant de la voiture

> des déplacements en centre-ville

MAIS

Une part importante de déplacement à pied

en centre-ville





Un centre-ville fréquenté pour ses services et ses commerces

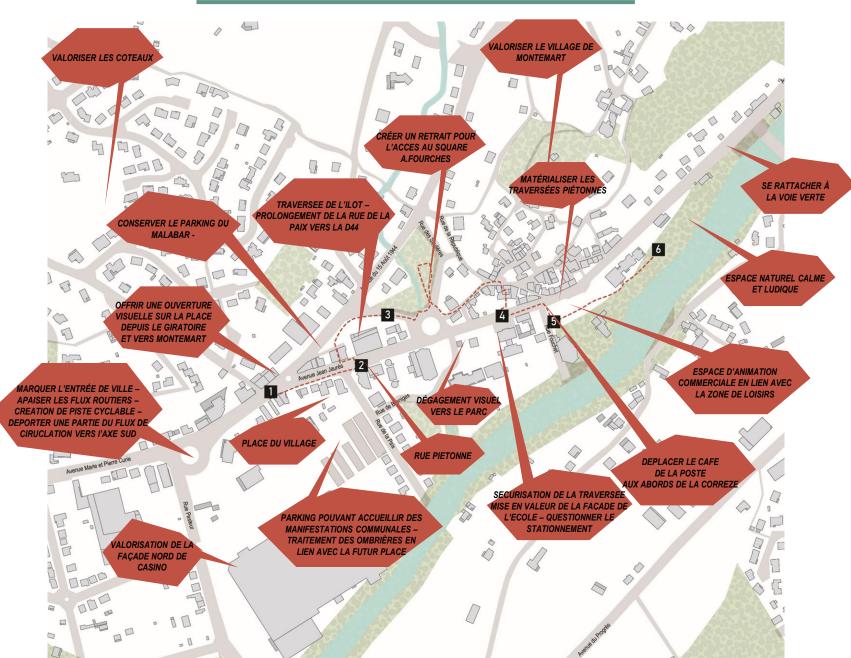
et, dans une moindre mesure, dans un contexte festif



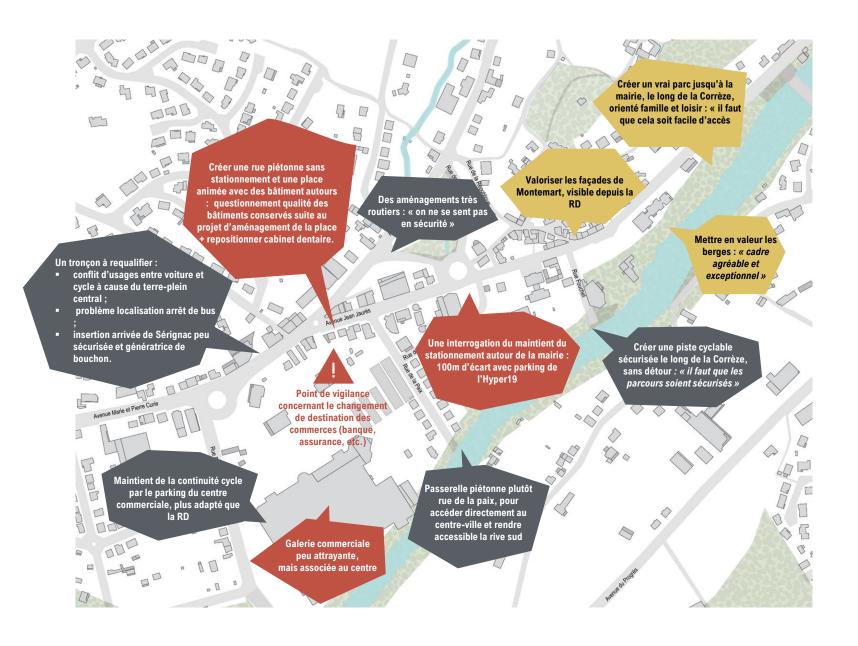
des répondants fréquentent la plaine de jeux limitée à la plaine de jeux des Bouriottes et la voie verte, avec une forte évasion vers Brive

Une offre de loisirs

# SYNTHÈSE GROUPE PARTICIPATIF 24 OCT



## SYNTHÈSE ATELIER 14 NOVEMBRE 2020





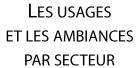
# CONCERTATION TEMPS 2 LES PROPOSITIONS

TEMPS 1

TEMPS 2

TEMPS 3







LE TRACÉ DES CHEMINEMENTS DOUX



L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE



# Le parc de la Corrèze

- Favoriser des aménagements ponctuels et démontables, afin de limiter leurs emprises sur les espaces naturels.
- Organiser le parcours en plusieurs séquences et différentes temporalités: espace ludique, espace détente, espace nature, espace animé et festif, etc.;
- Nécessiter d'intégrer un objet singulier, en lien avec la Corrèze, afin de donner une vraie identité au futur parc;
- Des espaces de jeux thématisés, en lien avec les arbres, en lien avec l'eau, etc.













# La place du village

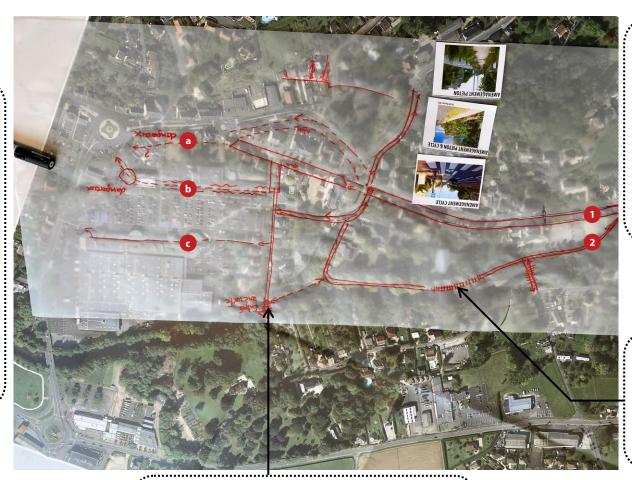
- Rendre, à terme, la rue Jean Jaurès uniquement piétonne;
- Concevoir la place autour d'une fontaine dessinée comme un vrai objet artistique;
- Limiter la part du minéral et intégrer au maximum du végétal au sein de la place, tout en évitant qu'elle ne soit trop cloisonnée ou trop vide;
- Les futures constructions doivent intégrer une avancée de type arcade, afin d'offrir des espaces protégés autour de la place;
- **Réversibilité des aménagements** (en particulier le mobilier urbain) afin d'adapter la place à différents utilisations (fête foraine, brocante, etc.).



# Trois possibilités de raccordement avec l'aménagement cycle existant, avenue Pierre et Marie Curie:

- a) Section entre rond-point du Malabar et rondpoint du McDonald
- b) Voie centrale du parking de l'Hyper
- c) Le long du maille de l'Hyper 19

Pas d'option favorisée par les participants



# Proposer deux circuits distincts:

- Le premier au niveau de la départementale, orienté déplacement du quotidien
- Le second le long de la Corrèze, orienté loisir;

Proposer un cheminement **le plus continu possible** le long de la Corrèze, sans obliger l'usager à des détours.

# Renforcer les connexions avec la rive sud, en créant deux passerelles :

- La première au niveau de la rue de la Paix, afin d'éviter les arrières du Géant en basculant le parcours cycle rive sud;
- la seconde, débouchant rue de l'hôpital Bodat ;

### **Étape n°1 :** Implantation parallèle à Jaurès



Pas lien avec les ombrières (marché possible)

Cabinet dentaire

Nécessité que la futur place soit tenue par des bâtiments, tout en maintenant une percée visuelle vers les ombrières Des interrogations concernant le maintien, en l'état, du cabinet dentaire et de l'îlot accueillant la poste et la pharmacie : intérêt de les transférer dans les nouvelles constructions pour mieux les valoriser et ainsi requalifier le foncier libéré

### Étape n°2:

Implantation perpendiculaire à Jaurès



Considérée comme trop frontale et monotone par les habitants

### Étape n°3:

Typologie en plot



Linéaire commercial insuffisant + génère des couloirs de vent pouvant rendre la place inconfortable

#### Étape n°4 :

Typologie intermédiaire RdC continu + plots



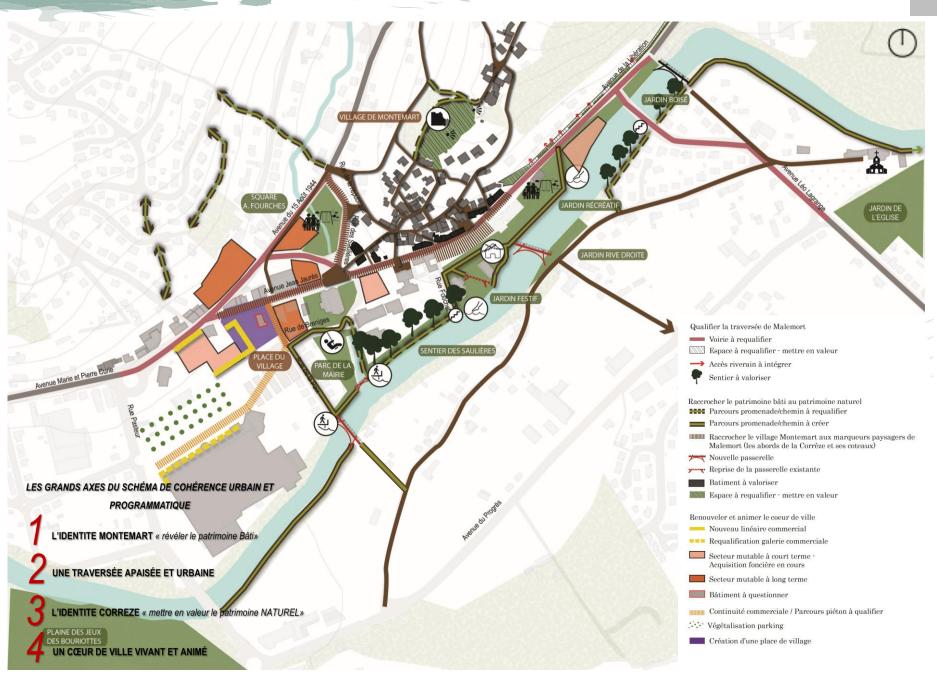
Offre un vrai linéaire commercial en RdC, tandis que les plots à l'étage rompent la monotonie de la barre

Possibilité évoquée, si départ du Feu Vert, de transformer l'emprise vacante en espace vert, afin d'offrir des vues plus qualitatives pour les futurs logements

Diminuer la hauteur des bâtiments à mesure que l'on s'éloigne de la place ou de la départementale Transformation du passage longeant la Caisse d'épargne en vraie voie d'accès vers l'Hyper19, ce qui permettra de desservir, par l'arrière, les futurs immeubles

# LES GRANDS AXES DU PROJET

### Schéma de cohérence





# Schéma d'aménagement – Vision à long-terme



# Schéma d'aménagement – Vision à court-terme



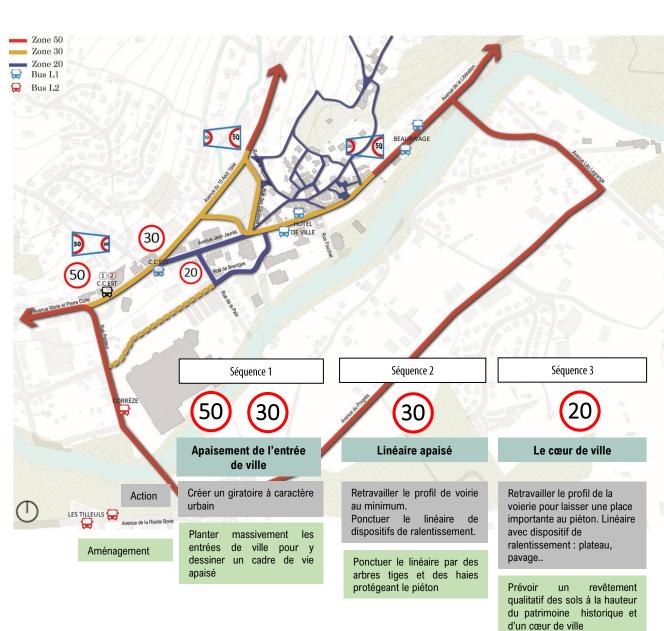
### Schéma d'aménagement - Vision à court-terme - les ambiances

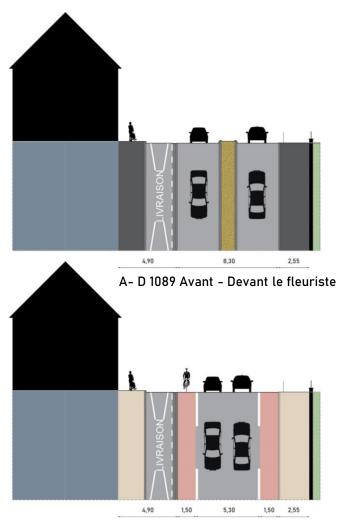


Apaiser la traversée du cœur de ville signifie diminuer les vitesses entrantes en :

- Diminuant progressivement les vitesses sur le linéaire de parcours, en passant au fur et à mesure de 50 à 30 km/h, puis 20km/h.
- Requalifiant les giratoires à caractère périurbain
- Aménageant de dispositifs de ralentissement mêlés à un travail qualitatif de sol et d'embellissement global
- Proposant une voie de contournement par l'Avenue du Progrès, permettant ainsi d'alléger le flux routier sur le tronçon centre-ville
- Créant un nouvel itinéraire par l'axe routier traversant le parking du Géant Casino

Si la diminution des vitesses ne remet pas en cause les stationnements, elle pourra cependant inciter à marcher ou pédaler





A- D 1089 Après - Devant le fleuriste

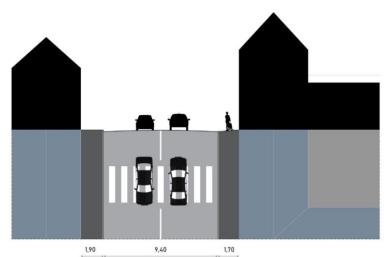


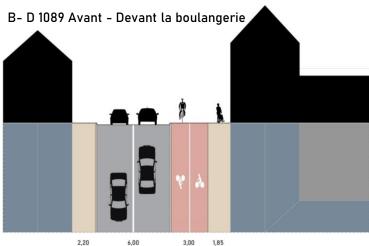




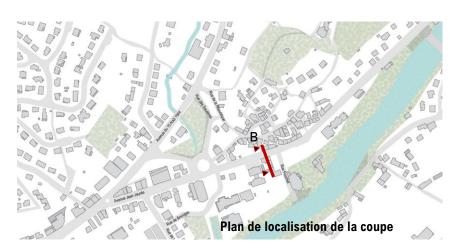


Rue de la Baugerie, Saint-Sébastien-sur-Loire (44)





B- D 1089 après - Devant la boulangerie

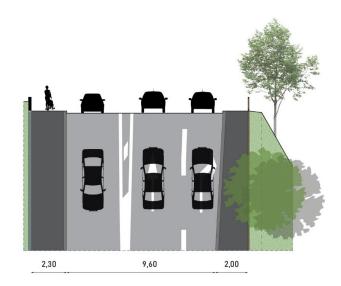




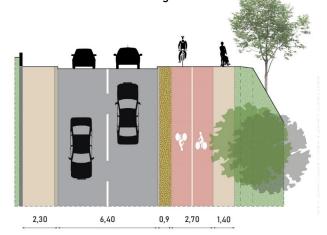




Exemple d'une piste cyclable surélevée par rapport à la voirie existante



C- D 1089 état actuel - tronçon avant le pont de Beaurivage



C- D 1089 - état projeté - tronçon avant le pont de Beaurivage

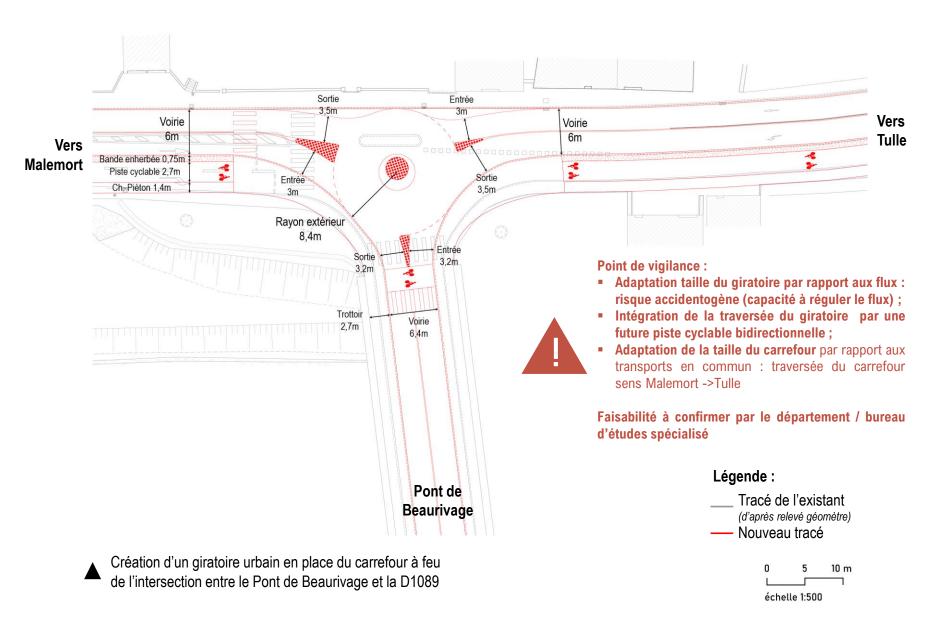








Exemple d'une bande enherbée protégeant une piste cyclable – Nantes (44)

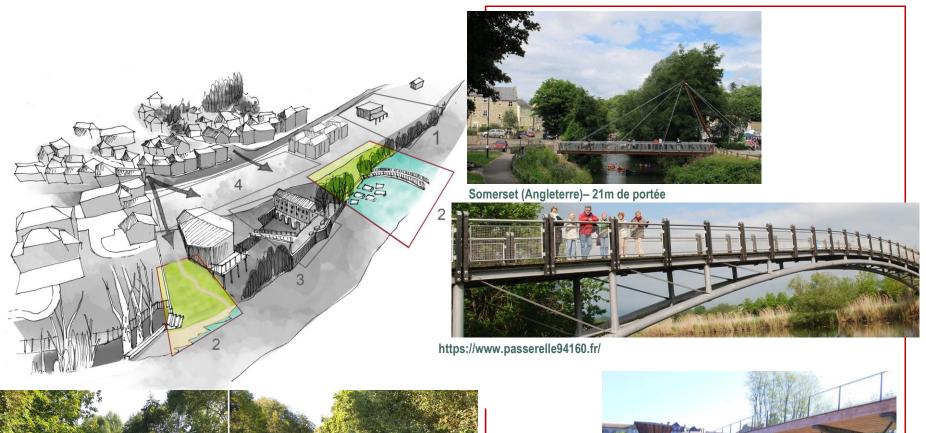




Créer un lieu de destination le long de la Corrèze à proximité immédiate du centre ville.







Contact avec la Corrèze – aménagement de la pente d'accès et élagage des arbres



Oloron Sainte Marie (64) – 50m de portée

### Focus espace de loisirs







Focus espace de loisirs

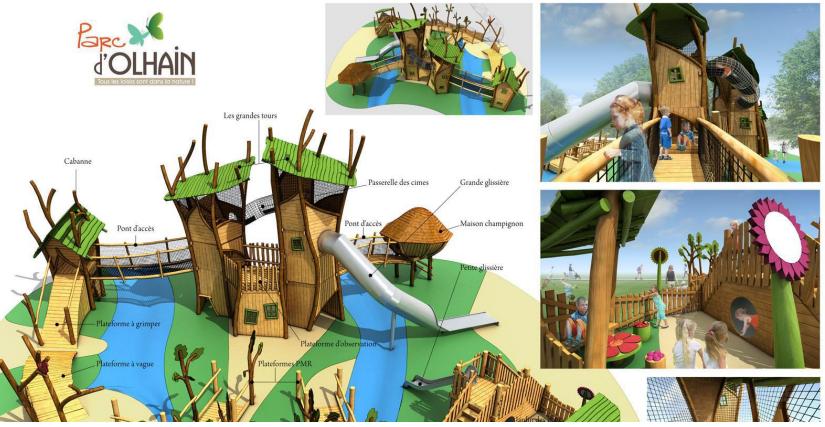








### Création d'une aire de jeux au parc départemental d'Olhain









### Focus espace de loisirs









L'aménagement comprend des éléments colorés de formes variés avec des éléments du décor à évocation maritime d'où jaillissent des jets d'eau.



















