

Révision du PDU

Sortir du tout-automobile et restructurer les pôles périphériques pour les réinscrire dans la ville

Groupe de travail « lien aménagement – transports »

11 février 2009 - Dominique Riou

d'après le dossier FNAU n°22 de décembre 2008



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



Avant-propos

Ce diaporama est construit à partir du numéro 22 des « dossiers FNAU » ayant pour titre :

LES GRANDES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET COMMERCIALES : DES ESPACES STRATÉGIQUES POUR LE RENOUVELLEMENT URBAIN

Ce document est le fruit d'un travail collectif effectué au sein du réseau de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme. Il témoigne de réflexions partagées à l'échelle nationale et ne cible pas en particulier le cas de l'Ile-de-France.

Une émergence et un développement peu planifié de pôles d'activités périphériques

50 ans de planification focalisée sur

- les centres-villes : rénovations, réhabilitations
- l'aménagement de nouvelles centralités « complètes » : nouveaux quartiers et villes nouvelles

En parallèle, émergence « spontanée » de nouveaux pôles urbains à partir des zones d'activités économiques et commerciales

- installation d'entreprises puis de zones d'activités en marge de la ville constituée où le foncier est disponible et moins cher
- création de rente d'accessibilités grâce au développement du réseau de voies rapides
- concurrence économique entre communes
- agrégation croissante des commerces, des services sur les zones les plus attractives
- développement des parcs tertiaires et technologiques en périphérie

Des pôles devenus structurant à l'échelle métropolitaine

Une mutation de la structure des métropoles

- affaïssement du caractère polarisant de la ville centre
- semi-réussite des quartiers nouveaux et villes nouvelles à capter le développement périphérique
- rattrapage par l'urbanisation des pôles d'activités périphériques
- restructuration du développement urbain et reconfiguration des bassins de vie et de déplacements à partir des pôles d'activités périphériques

Des pôles périphériques ayant atteint une masse critique

- une attractivité qui se renforce de façon cumulative en se densifiant et en intégrant de plus en plus de fonctions et de services au-delà des activités économiques et commerciales d'origine : installation de services à la personne (banques, médecins, notaires) mais aussi de la restauration, des équipements de loisir
- un effet masse à l'échelle métropolitaine, cumul de 20 à 30% des emplois métropolitains, de 30% à 50% des surfaces commerciales en grande distribution ...

Des limites en passe d'être atteintes

Limites en matière d'accessibilité et de fonctionnement tout-automobile

- une organisation urbaine et fonctionnelle qui impose l'usage de la voiture pour se rendre au pôle périphérique mais aussi pour se déplacer à l'intérieur de celui-ci
- mais des réseaux de voiries devenus insuffisants et congestionnés
- des transports en commun offrant au mieux des liaisons radiales vers les centres-ville
- l'absence d'aménagement piétons et cyclables continu et de qualité
- la persistance d'idées négatives chez les acteurs de l'aménagement et du transport vis-à-vis de solutions alternatives à la voiture

Limites en matière de qualité urbaine

- malgré une attractivité métropolitaine, des espaces peu structurés, dépourvus d'urbanité, une quasi-absence d'espaces publics sauf, au mieux, paysagers
- une intensité urbaine faible avec des espaces bâtis occupant moins de 50% du parcellaire, des bâtiments et des fonctions enfermées sur eux-mêmes sans communications entre-eux.

Les pôles périphériques, un nouveau champ pour le renouvellement urbain

Un situation en impasse

- des pôles périphériques devenus trop denses, trop étendus, trop attractifs pour pouvoir durablement fonctionner sur la seule desserte routière
- cependant pas assez denses, structurés, urbains, pour imposer la mise en place de d'une offre alternative TC + modes doux

En faire de véritables morceaux de ville

- les politiques et actions de renouvellement urbain doivent s'intéresser à ces pôles périphériques au même titre qu'elles le font pour les friches ou les grands ensembles
- les potentiels sont très forts : localisation avantageuses, étendue géographique, faible intensité urbaine et faible qualité du bâti
- seules de telles démarches peuvent retourner la situation concernant leur accessibilité et permettre de construire l'offre modale alternative : TC grâce à de plus fortes densités et aux actions sur le réseau viaire, modes doux grâce à une plus forte intensité urbaine et à la qualité des espaces publics