

— INTRODUCTION

VILLES DE L'ENTRE-DEUX ET ENTRE-VILLE : PENSER L'INTERMÉDIARITÉ URBAINE

Antonio Da Cunha, Professeur ordinaire
Institut de géographie et durabilité
Université de Lausanne
Observatoire Universitaire de la Ville et
du Développement Durable

Courriel :
antonio.dacunha@unil.ch

Lou Herrmann, Doctorante et assistante
d'enseignement
Institut de géographie et durabilité,
Université de Lausanne
Institut d'urbanisme de Lyon, Université
Lumière Lyon 2

Courriel :
herrmann.lou@gmail.com

*« ... il y a plein de petits bouts d'espaces...
Vivre, c'est passer d'un espace à un autre, en essayant le plus
possible de ne pas se cogner. »*

Pérec, G. (1974). *Espèces d'espaces*. Paris : Galilée.

La ville ne parvient toujours pas à se limiter à elle-même. La mobilité suscite un redéploiement des espaces urbains sur leurs propres marges. Épousant les flux qu'elle suscite et qui la débordent, elle se métamorphose en un mouvement impliquant plusieurs échelles, une multiplicité d'acteurs et de logiques d'action. Mais la ville étalée apparaît de moins en moins comme le rejeton d'une culture de l'urbanité. Ensemble « d'espèces d'espaces », elle émerge désormais comme une expression de notre contemporanéité, de la matérialisation des formes sociales de la société postindustrielle, de son complexe technologique, de ses manières de vivre, mais aussi des difficultés de régulation de son régime de spatialité.

Dans la ville fragmentée et discontinue issue de « l'exode urbain » des dernières décennies, une métamorphose d'ensemble s'est produite mettant à jour l'effritement des frontières entre la ville et la non-ville, mais aussi toute une gamme d'espaces inachevés, zonés, parfois déchirés par des voies urbaines, lovés dans les creux de la ville consolidée, ou encore oubliés, sans statut apparent, dont l'ordre interne et le sens nous échappent ou que nous censurons. Les tissus urbains de la ville ordinaire sont ainsi couverts d'une multitude de structures spatiales de tailles et de caractères divers appelant des interventions contextualisées, capables de dégager les particularités locales, d'améliorer leurs qualités formelles, fonctionnelles ou environnementales afin de leur donner davantage de lisibilité et de capter leur beauté spécifique. À l'ère de l'urbain et de la mobilité généralisés, les enjeux de connaissance et de régulation du territoire semblent désormais porter autant sur la maîtrise des limites urbaines que sur l'articulation de cette multiplicité d'espaces intermédiaires issus de la « petite production » de la ville ordinaire.

Sieverts (2004) énonce à la fin des années 1990 le concept de *Zwischenstadt* (entre-ville) pour désigner les espaces urbanisés se déployant entre les vieux noyaux historiques et la campagne ouverte et couvrant également les territoires allant d'une agglomération à une autre. Le terme est polysémique comprenant géographiquement la ville de l'entre-deux en même temps que l'entre-ville. Derrière l'usage de la notion se dissimule une grande diversité de situations. Sieverts a attribué lui-même au terme « entre-ville » plusieurs dimensions : une dimension spatiale au sens d'une interpénétration de l'espace bâti et du paysage ouvert, une dimension économique au sens de la coexistence d'une économie agissant localement et d'une économie opérant sur le plan global, et une dimension temporelle désignant un état transitoire évoluant vers de nouvelles formes urbaines encore inconnues.

Les espaces intermédiaires de l'entre-ville ne sont pas des structures autonomes. Dans cette perspective, la métaphore de l'hybridation apparaît comme un opérateur particulièrement riche pour penser les multiples modes d'articulation socio-spatiale des lieux et la diversité des figures relationnelles de ce que Entrikin (1991) appelait aussi le « betweenness ». La notion caractérise ici différentes situations de l'entre-deux : entre ville et campagne ou entre l'hyperurbain et le périurbain certes, mais aussi entre les lieux et les non-lieux de la ville, entre espace public et espace privé, entre la ville minérale et la ville végétale, ou encore entre la ville héritée et celle qui est projetée.

Ces intermédialités multiples s'insèrent entièrement dans l'activité de production sociale de l'espace urbain ordinaire. Occupant les marges, les creux, les

interstices, les transitions, les interfaces, les replis ou les lisières des espaces urbains, l'entre-deux se construit dans les interactions avec la transformation des formes, des fonctions et des usages de la ville héritée. La notion est un outil commode pour comprendre des spatialités émergentes, une multiplicité d'espaces tiers, issus de métamorphoses plus ou moins diffuses et sans restrictions d'échelle mais qui n'ont pas encore trouvé leur propre nom (Vanier, 2000 ; Clément, 2004).

De fait, des forces multiples transforment les territoires de l'entre-deux, hybrides par leurs fonctions, incongrus dans la dispersion de leurs formes mais animés par de petites centralités émergentes, faits de conflits et de résistances mais aussi d'opportunités et pouvant s'avérer une figure importante du projet urbain (Dumont et Hellier, 2010). Moins denses et plus malléables, les espaces intermédiaires disposent d'une capacité plus grande à accueillir le changement. Certains avancent l'idée d'une mutabilité des contextes de l'entre-ville ou encore de la résilience des intermédiarités urbaines. Un aménagement durable doit les aborder à partir d'une meilleure prise en considération de leurs spatialités spécifiques, mais aussi des potentialités multiples qu'ils contiennent. Peut-on esquisser quelques pistes de réflexion quand au rôle du projet dans ces espaces de transition caractéristiques de la nouvelle condition de l'urbain ?

La notion d'intermédiarité enregistre avant tout la reconnaissance de la diversité des lieux et la prise en compte de l'interspatialité pour nous aider à mieux définir les formes projectuelles de la rencontre entre des phénomènes d'échelle, de nature et de métriques différentes. La discontinuité apparente des formes urbaines ne peut se comprendre que dans la continuité des unités socio-spatiales dont chaque type possède sa forme et ses limites. Cette interspatialité que Lévy (2003) classe en trois familles (l'interface, l'emboîtement et la cospatialité) s'est sans doute accrue sous l'effet des mobilités mais aussi sous celui de la reconnaissance de l'interdépendance des phénomènes économiques, sociaux et environnementaux. Elle oblige à la redéfinition de politiques d'aménagement urbain intégrant la singularité des situations de l'entre-deux autant que la complexité des enjeux de la durabilité. La question est aujourd'hui posée : comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ? Il y a quelques années un appel à propositions de recherche du PUCA¹ (Plan Urbanisme Construction et Architecture) entrevoyait dans le thème du périurbain l'occasion de contribuer à un renouvellement des cadres d'analyse

1 PUCA (2011). Du périurbain à l'urbain. (Appel à propositions de recherche) Paris : DGALN.

de l'urbain contemporain. Et si l'on envisageait le périurbain comme l'espace d'exploration de la durabilité ?

Au-delà des lamentations face à l'inéluctable urbanisation des campagnes et en dépit d'une certaine diabolisation de toute extension périphérique ce qui se dessine c'est une approche homéopathique, une « acupuncture urbaine » capable de penser l'entre-deux non plus comme une expression bâtarde, hors des normes, de la compacité, mais aussi comme projet. La notion permet de comprendre des formes hybrides visiblement récurrentes dans le grand paysage de la ville étalée comme dans les espaces délaissés de la compacité consolidée, pour établir leurs correspondances avec les changements sociaux et une action aménagiste innovatrice. Elle embraye ainsi la réalité complexe de l'espace urbain sur les logiques d'acteurs privés et publics apparaissant comme un propos possible pour la compréhension des territorialités enchevêtrées qui relie et interroge les figures et les échelles du régime d'urbanisation contemporain.

L'idée d'un étalement illimité est révolue, mais l'entre-ville dont nous avons hérité constitue déjà le lieu d'initiatives et de pratiques explorant des chemins inédits vers plus de durabilité. Reste ainsi à intégrer de façon critique la faible densité du bâti existant comme ressource, la répartition des centralités au sein de l'urbain généralisé et l'intermodalité des déplacements domicile-travail de plus en plus complexes dans des paysages urbains multipolaires entièrement habités. L'objectif est bien d'identifier des éléments-clés sur lesquels pourrait s'appuyer la pratique d'aménagement du territoire et d'urbanisme d'aujourd'hui et demain. La question des « retissages », de l'articulation entre les différentes « espèces d'espaces » est posée. Elle appelle un urbanisme de projet cherchant à privilégier la concertation des acteurs dans des périmètres mouvants, procédant de coalitions variables selon les thèmes, les temps et le degré d'enchevêtrement des spatialités urbaines avec leurs usages et leurs sociabilités spécifiques. Elle appelle aussi inévitablement une vision d'ensemble, une visée collective et des actions convergeant vers un urbanisme de projet cherchant à prendre davantage en compte des contextes locaux, parfois produits de manière spontanée mais toujours chargés de sens, autant que la transversalité des enjeux économiques, sociaux et écologiques de durabilité. Des perspectives s'ouvrent au niveau de l'organisation de l'espace, du développement des transports collectifs et partagés, des circuits courts, etc., mais également au niveau d'une reconsidération du potentiel expressif ou esthétique des espaces intermédiaires. Les textes rassemblés dans cette dix-septième édition d'URBIA permettent justement d'ouvrir des pistes de réflexion intéressantes.

Pour **Martin Vanier**, la « ville au large » - une ville qui ne se définit plus par la densité et fonctionne « au-delà d'elle-même » - appelée par d'autres périurbaine, souffre d'une absence de visée collective et d'imaginaire social. Pourtant elle est là, et bouscule dans ses particularités les modes de faire et de penser des politiques urbaines issues de la ville dense. *A contrario* des postures discriminantes et victimisantes sur le périurbain et ses habitants, il propose alors de considérer la faible densité, caractéristique de la ville au large, comme une ressource pour penser la construction d'un projet collectif dans ces territoires. Il dessine ainsi trois pistes de travail pour nourrir le projet d'une périurbanité collective : l'espace public nature, qui à travers les pratiques collectives des campagnes urbaines offre un nouveau type d'espace public en réseau, récréatif, écologique et sensoriel ; les boucles locales de la ville globale, qui s'appuient nécessairement sur les potentiels éco-systémiques de la faible densité ; et l'implication des mobilités individuelles dans des organisations collectives pour construire des modes de circulation écologiquement soutenables mais aussi compatibles avec la réalité de la mobilité périurbaine. L'article de **Monique Poulot-Moreau**, **Lionel Rougé** et **Claire Aragau** prolonge admirablement le propos de Martin Vanier sur la capacité des territoires périurbains à offrir un nouveau type d'espace public en la présence d'une hybridation spatiale qui leur est toute particulière : celle de l'imbrication profonde espaces bâtis/espaces ouverts. Ils s'interrogent ainsi sur les modes d'appropriation de ces espaces, et développent pour se faire une méthode d'analyse compréhensive sur quatre terrains de l'Ouest francilien, au plus proche de la parole des acteurs périurbains (habitants et élus). Ils identifient alors trois postures (la non appropriation, la reconnaissance et la transaction) qui bien que témoignant de degrés différents d'attachement aux espaces ouverts, tendent globalement toutes vers une reconnaissance de l'importance de ces espaces vides, conduisant à un retournement positif de sens et de valeur les concernant.

Dans son article, **François Mancebo** défend également un « changement de focale » dans la manière d'appréhender les espaces périurbains et donc d'y agir : il s'agit de dépasser une conception urbano-centrée qui consiste à réduire le périurbain à un prolongement édulcoré des villes centres. Selon lui, la réhabilitation du périurbain dans sa complexité et sa singularité (plurielle) est une condition nécessaire pour porter ces espaces vers la durabilité. Il propose alors de travailler à la compréhension plus fine des modes de vie qui s'expriment dans ces espaces. L'identification de dynamiques auto-organisatrices positives (telles que les programmes agri-urbains), à la convergence entre les usages contemporains et les usages antérieurs des territoires ruraux devenus périurbains, lui fait dire que la transition vers la durabilité pourra passer par cette rencontre.

Jérôme Rollin montre que les espaces périurbains peuvent être des lieux d'innovation et d'exemplarité en matière d'action territoriale. En France, les acteurs locaux sont partout confrontés au retrait de l'État en matière d'ingénierie publique. Cette nouvelle donne concerne notamment la gestion et le contrôle de l'assainissement non collectif, du ressort des municipalités. Or, la politique de gestion des eaux usées est particulièrement centrale dans les espaces périurbains à cause de la diffusion de la maison individuelle. L'analyse de deux études de cas montre alors la capacité d'adaptation des acteurs périurbains, non seulement aptes à faire face à cette nouvelle problématique, mais également initiateurs d'une reconfiguration de l'ingénierie publique de proximité exemplaire. Ils sont ainsi amenés à diffuser leur expérience au-delà de leur territoire, et deviennent de la sorte vecteurs de structuration professionnelle dans le secteur de l'assainissement non collectif.

Étudiant le lotissement en tant que mode opératoire, **Lou Herrmann** s'interroge sur les modalités de fabrication des espaces périphériques et la capacité de produire dans ce cadre opérationnel des formes urbaines de qualité. Elle propose alors d'aller chercher du côté des détracteurs des lotissements, en négatif de leurs discours, les caractéristiques d'une qualité morphologique *a priori* incompatible avec la production de la ville par lotissement. Utilisant ces critères comme grille d'analyse empirique, elle montre qu'il n'y a pas de fatalité : le lotissement peut à certaines conditions organiser de façon qualitative la fabrique ordinaire de l'entre-deux.

Dans l'espace fragmenté et discontinu de la ville contemporaine des socialisations inégalitaires se produisent pouvant donner à voir les risques d'une division sociale entre les pauvres et les riches et entre des lieux inégalement équipés. Poursuivant la réflexion sur l'hybridation territoriale contemporaine, dans une contribution s'inscrivant dans la continuité des problématiques inaugurées par Henri Lefebvre, **Ester Limonad** et **Roberto Luis Monte-Mor** montrent que la géographie historique du capitalisme a profondément contribué à la morphogenèse des paysages sociaux et physiques. Ils interrogent l'usage contemporain de la notion de droit à la ville dans un contexte marqué par la fin de la dichotomie urbain/rural. La question de « l'intermédialité » est alors inséparable des enjeux de reproduction des rapports de production capitalistes ainsi que des luttes politiques pour un droit à la ville qu'ils suscitent. Dans le contexte de brouillage des catégories traditionnelles de la pensée sur le territoire, **Dominique Mathieu-Huber** et **Hervé Ollivier** proposent le concept de métaterritoire pour se saisir d'expériences de gouvernance nouvelles développées à l'échelle de très grands territoires transcendant les frontières administratives. Leur hypothèse est que la résolution des problèmes d'aménagement auxquels sont confrontés les acteurs locaux ne peut s'opérer qu'en tenant compte des contextes spatiaux au voisinage des entités

administratives. Faisant le deuil du « bon périmètre », le concept de métaterritoire se dessine alors comme une certaine forme d'intermédiarité résultant de la volonté des acteurs s'associant au coup par coup dans un espace de projet qui ne peut être défini *a priori* par de simples prescriptions juridiques imposant des frontières institutionnelles figées. L'intermédiarité deviendrait ici « le résultat d'une négociation entre acteurs institutionnels s'accordant pour exercer en commun des compétences le plus souvent gérées de façon sectorialisée ».

À travers l'analyse de la mutation de l'habitat dans les campagnes de l'Ouest Cameroun, **Hervé Tchekote** décrit les mécanismes de construction de l'hybridité territoriale caractéristique des espaces anciennement ruraux, devenus territoires de l'entre-deux. Les paysages ruraux camerounais se sont ainsi profondément transformés ces dernières décennies avec l'investissement résidentiel massif des élites urbaines, qui construisent dans les campagnes jusqu'alors agricoles un habitat secondaire avec une très grande emprise foncière. Ces dynamiques contribuent à modifier les paysages et poussent l'auteur à poser la question du démantèlement des terres agricoles et de l'avenir de l'agriculture dans cette région.

Le dernier article du dossier porte sur les zones portuaires urbaines, qui, devenues bien souvent des espaces à fonction et usage strictement économiques où « la vie publique citadine n'a plus sa place », peuvent se lire en un sens comme des espaces interstitiels, un entre-deux à l'intérieur même de la ville héritée. Dans cette perspective **Katja Hackenberg** analyse le processus de réintroduction de l'urbanité, sous la forme de zones de compensation écologique ouvertes au public, dans le port d'Anvers. Elle s'intéresse alors à la gouvernance mise en place pour réaliser ce projet. À travers la participation des acteurs de la société civile dans le processus d'aménagement, des zones de compensation écologique ont pu se glisser dans l'entre-deux de la ville et de la zone portuaire créant ainsi une nouvelle intermédiarité urbaine. L'espace public a été réintroduit dans une zone qui en était jusqu'alors dépourvue par l'action des associations environnementales invoquant les valeurs patrimoniales, la culture, les arts et la nature face aux ambitions « technicistes » des autorités portuaires. L'intermédiarité apparaît ici à la fois comme le résultat spatial et comme le support d'une gouvernance du projet urbain.

La section « hors-thème » du numéro expose trois contributions originales, initialement présentées en 2012 à Lausanne dans le cadre du colloque annuel de l'Association pour la Promotion de l'Enseignement et de la Recherche en Aménagement et Urbanisme (APERAU), où une réflexion transversale sur les outils et les modes de fabrication de la ville contemporaine avait été engagée. On retrouve cette transversalité dans la diversité des thématiques et approches adoptées par les auteurs publiés ici.

Philippe Dugot invite les chercheurs et les professionnels à se mobiliser sur les questions de logistique urbaine. Considérant cette dernière comme intrinsèque au fonctionnement de la ville contemporaine, il s'intéresse d'un point de vue urbanistique aux difficultés rencontrées en matière d'approvisionnement dans le dernier kilomètre, à travers l'exemple de la livraison de marchandises dans le centre de Toulouse. Il montre que malgré les processus d'exurbanisation du stockage observés depuis les années 1960, la logistique reste un enjeu urbain central dans la mesure où la « fonction livraison » est « une nécessité organique » pour la ville. Les enjeux de cohabitation des ces activités avec les autres usages de l'espace, particulièrement intenses en centre-ville, se posent donc très fortement, et donnent lieu à des situations problématiques autant qu'à des expériences innovantes de gestion de la complexité.

Cyrille Genre-Grandpierre et **Francesco Ciairi** adoptent une approche prospective pour réfléchir à la possibilité de s'affranchir en ville de la dépendance automobile tout en garantissant une bonne accessibilité aux aménités urbaines. La mise en place de plusieurs scénarios leur permet d'évaluer les effets sur l'accessibilité commerciale de l'introduction de nouvelles métriques de déplacement, plus lentes, et voir *in fine* si ce changement de métrique pourrait être un levier pour « enclencher un processus d'auto-organisation de la ville allant dans le sens de la durabilité ».

Dans une dernière contribution plus théorique, un **collectif d'auteurs²** issu du programme **POPSU 2-Lille** défend l'idée d'une nécessaire évolution des approches de l'aménagement et du développement pour répondre aux enjeux du développement durable et des nouvelles technologies, et notamment pour aborder la problématique de l'acceptabilité par les habitants-citoyens des changements proposés. Dans le sillon ouvert par le cadre théorique de l'économie de la connaissance, et à la suite de la théorie des « capacités » d'Amartya Sen, ils introduisent pour ce faire deux notions porteuses de ce renouveau : la notion de « territoire apprenant » et celle de « ville expérientielle », afin de replacer l'individu au centre de la problématique du développement.

2 Didier Paris, Christine Liefoghe, Isabelle Estienne, Catherine Grout, Pauline Bosredon, Parie-Thérèse Grégoris, Divya Leducq et Bruno Lusso.

— BIBLIOGRAPHIE

Clément, G. (2004). *Manifeste pour le Tiers paysage*. Paris : Sujet/Objet.

Dias, D., Langumier, J. et Demange, D. (2008). Mutabilité du périurbain. *Les Annales de la recherche urbaine*, 104, 149-156.

Dumont, M. et Hellier, E. (dir.) (2010). *Les nouvelles périphéries urbaines, Formes logiques et modèles de la ville contemporaine*. Paris : Presses Universitaires de Rennes.

Entrikin, J. (1991). *The Betweenness of Place: Towards a Geography of Modernity*. London: Macmillan.

Lévy, J. (2003). Interspatialité. In J. Lévy et M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (p.523). Paris : Belin.

Pérec, G. (1974). *Espèces d'espaces*. Paris : Galilée

Rougé, L., Gay, C., Landrieu, S., Lefranc-Morin, A. et Nicolas, C. (dir.). (2013). *Réhabiliter le périurbain, Comment vivre et bouger durablement dans ces territoires ?* Paris : Loco.

Sieverts, T. (2004). *Entre-ville, une lecture de la Zwischenstadt*. Marseille : Parenthèses.

Vanier, M. (2000). Qu'est-ce que le tiers espace ? Territorialités complexes et construction politique. *Revue de géographie alpine*, 88(1), 105-113.