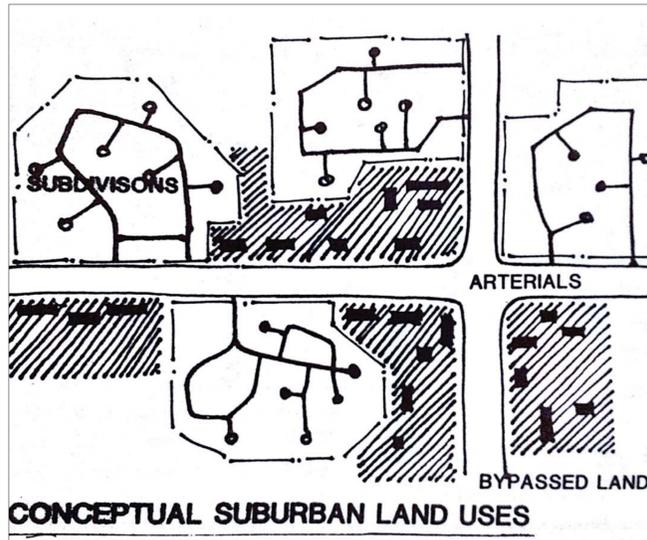


Réaménager la banlieue d'après-guerre : l'utilisation des centres commerciaux en déclin

La banlieue nord-américaine est un modèle d'urbanisation qui fait rage depuis les années 1950. Elle accueille maintenant plus de la moitié des habitants des grandes métropoles et occupe une part énorme de l'espace urbain. Bien que très répandue, la banlieue nord-américaine est souvent critiquée, tant pour des raisons sociales qu'économiques et environnementales. En effet, la clef de voûte de la banlieue est l'automobile. C'est elle qui permet l'accès aux terrains péri-urbains, l'organisation des activités en grandes zones monofonctionnelles et la faible intensité d'utilisation du sol. Cependant, l'adaptation de la forme urbaine à l'automobile n'a pas été sans conséquences, tout particulièrement au niveau de la mobilité des personnes. En effet, la faible densité d'habitation ainsi que les voies locales irrégulières freinent l'utilisation et l'implantation du transport en commun et les grandes distances à parcourir pour les activités quotidiennes découragent la marche. Or, la voiture pollue l'atmosphère, consomme énormément d'espace, nécessite des infrastructures qui coûtent très cher, etc.

De plus, les banlieues d'après-guerre qui ont maintenant 40 à 60 ans, connaissent maintenant des changements importants, qu'ils soient d'ordre démographique, social, économique, urbain, etc. Une mise à niveau de la banlieue d'après-guerre s'impose, mais par où commencer ?



Source : Richard Untermyer, 1984

Eastgate Mall - Chattanooga, Tennessee



Source : Dover, Kohl & Partners

Englewood Citycenter - Denver, Colorado



Source : UNC Charlotte Urban Institute

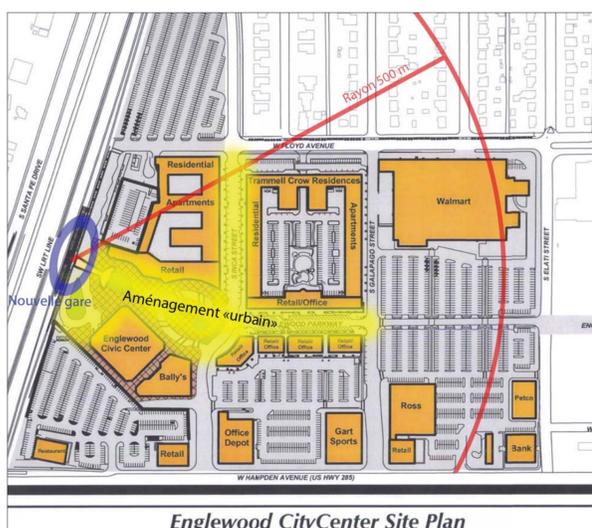
Alors que de nouvelles approches urbanistiques prescrivent des principes d'aménagement pour les villes, force est de constater que la banlieue traditionnelle constitue en quelque sorte un contre-exemple parfait de ces principes. Ces approches encouragent de façon générale la conception d'espaces publics confortables pour les piétons, la création de nouveaux milieux de vie plus denses présentant une diversité de fonctions et l'offre d'alternatives efficaces à l'automobile.

En banlieue d'après-guerre, les options de réaménagement ne manquent pas, ne serait-ce qu'à cause du cadre bâti vieillissant. Toutefois, les zones commerciales en déclin semblent tout indiquées pour accueillir d'importants exercices de transformations urbaines. En effet, ces *greyfields* sous-utilisés représentent bien souvent de grandes superficies disponibles en bordures d'artères importantes. De plus, la mobilisation des acteurs est facilitée par le fait que tant les intérêts privés que publics ont à gagner d'une revitalisation de ces secteurs, alors que leur déclin, de plus en plus fréquent en Amérique du Nord, ne profite à personne. En comparaison, les zones résidentielles semblent moins bien se prêter à de telles opérations, ne serait-ce qu'à cause de la population déjà en place et attachée à son quartier.

Ce travail présente deux cas de réaménagement de centres commerciaux des années 1960 implantés dans un tissu de banlieue d'après-guerre. Ces projets, tous deux initiés à la fin des années 1990, sont parmi les premiers de cette catégorie de projet urbain et se veulent des exemples concrets de réalisations selon les nouvelles approches urbanistiques. Toutefois, tant le projet ambitieux et à long déploiement du Eastgate Mall que le TOD du Englewood Citycenter ne semblent avoir révolutionné la banlieue avec les nouveaux principes urbanistiques. Par exemple, aucune réflexion ne semble avoir été faite au sujet du transport alternatif à l'automobile au Eastgate Mall, alors qu'au Englewood Citycenter, l'intensité d'utilisation du sol est relativement faible et on trouve des big box à moins de 500 mètres de la nouvelle gare de train. Ainsi, bien que la revitalisation commerciale ait été un succès dans les deux projets, ils auraient pu aller beaucoup plus loin au niveau des nouvelles approches urbanistiques. Peut-être faudra-t-il attendre encore un moment avant de voir un projet de grande envergure ayant l'ambition de créer un milieu de vie vraiment durable en banlieue.



Source : Dover, Kohl & Partners



Englewood Citycenter Site Plan

Source : Ville de Englewood



Source : Dover, Kohl & Partners