

Centralité

Le terme de centralité a deux acceptions. La première, dite centralité urbaine, a été proposée par W. Christaller en 1933 dans sa théorie des lieux centraux : la centralité est la propriété, conférée à une ville, d'offrir des biens et des services à une population extérieure, résidant dans la région complémentaire de la ville. On distingue des niveaux hiérarchisés de centralité correspondant à des exigences de tailles de marchés plus ou moins vastes selon le coût et la demande du produit (seuil d'apparition des fonctions), selon la plus ou moins grande rareté des services offerts, qui se traduit elle-même par une hiérarchie de la taille des centres et de la dimension de leur aire d'influence. Le concept s'est généralisé et étendu pour caractériser tout lieu d'offre de services polarisant une clientèle, par exemple à l'échelle intra-urbaine, il est parfois aussi employé pour caractériser les faits de concentration de l'emploi qui polarise une population active résidente plus dispersée.

La deuxième acception du terme de centralité caractérise la position plus ou moins accessible d'un nœud dans un réseau, elle se mesure par des indices de position d'un sommet dans un graphe. On distingue d'ailleurs deux types de position centrale dans un réseau : celle qui minimise la somme des distances (ou des écarts, si le graphe n'est pas valué) d'un nœud à l'ensemble de tous les autres (c'est le centre moyen du graphe, la localisation optimale du livreur ou du voyageur de commerce) et celle qui minimise la distance maximale (écartement, dans un graphe non valué) entre un nœud et tout autre nœud du réseau (c'est le centre médian du graphe, la localisation parfaite pour les services d'urgence, les pompiers ou l'ambulance).

Dans les études comparatives des villes, ces deux acceptions de la centralité se rejoignent souvent et leurs mesures induisent des classements similaires, car l'exercice de fonctions centrales, la prestation de services à une clientèle extérieure, impliquent une bonne accessibilité, donc une forte centralité dans les réseaux de transport. La centralité dans toutes ses significations pourrait ainsi apparaître comme la propriété fondamentale qui explique la formation des agglomérations urbaines. Elle s'auto-entretient car la valorisation du capital économique, social et symbolique accumulé suscite localement des investissements visant à renforcer l'accessibilité du lieu central, au fur et à mesure de sa croissance, par rapport à celle des lieux avec lesquels il est en relation ou en concurrence, et ce surcroît d'accessibilité rend le lieu attractif pour de nouvelles activités. Mais la croissance des fonctions centrales, avec l'encombrement qu'elle suscite, se traduit aussi par l'émergence de centres secondaires, nouvelles villes dans une région, ou centres nouveaux dans une ville ou une région urbanisée (edge cities).

Voir aussi :

Fonctions urbaines (en comparaison)

Bibliographie