

Université Larbi Ben M' hidi – Oum El Bouaghi-

Département Gestion des techniques urbaines

Module: Transport durable

1^e année master- Transport et mobilité urbaine

Cours 1

Introduction

URBANISME ET DÉPLACEMENTS

Croissance urbaine

Après la seconde guerre mondiale une course à la croissance économique, qui s'est avérée être non seulement démolisseuse de l'environnement naturel mais aussi aggravatrice des inégalités sociales, suite à l'exode rural vers les villes industrielle économique, suivi par l'augmentation de la population urbaine.

L'extension de ville lié le plus souvent à l'augmentation de la population urbaine, c'est-à-dire aux phénomènes d'urbanisations, dont le monde connaît une accélération de l'urbanisation ou elle pose de nombreux problèmes. Donc on générale la croissance urbaine c'est l'accroissement de la population urbaine d'une ville et de sa surface bâti (son étalement urbain).

Augmentation population urbaine

+

Étalement urbain



Croissance urbaine

Croissance démographique



Urbanisation



Dynamique urbaine



mutations et transformations des formes de la société



qui se réalise autour des villes:

1- existantes attractifs (raison culturelles, historiques -les capitales-, religieuses- Mecque)

2- des zones stratégiques (commerciales, industrielles, militaires)

3- des villes champignons: qui connaissent une croissance démographique et économique rapide, autour des ports, ressources minières, énergétiques,..

--La plupart des villes des pays développés datent de plusieurs siècles, qui sont émergées suite à l'existence du commerce, l'industrie, les lieux d'échanges, qui fait naturellement d'attirer la main d'œuvre. Donc ces villes n'attirent plus ou les taux d'urbanisation sont partout élevés. Par exemple, 75% des Français et 95% des Britanniques vivent en ville. Il s'agit de sociétés très urbanisées, où le mode de vie le plus répandu est celui des citadins.

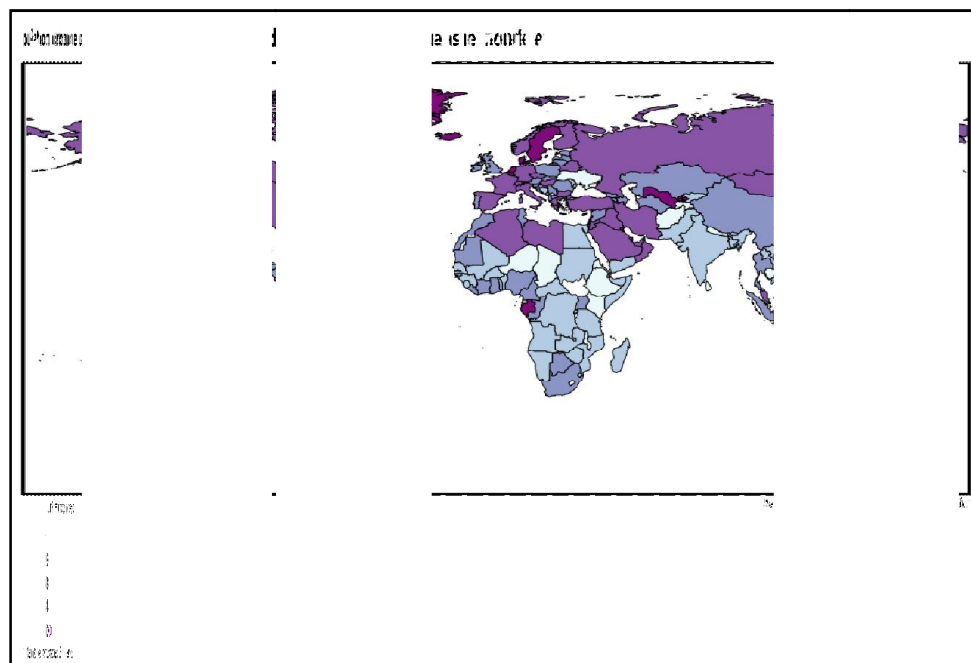
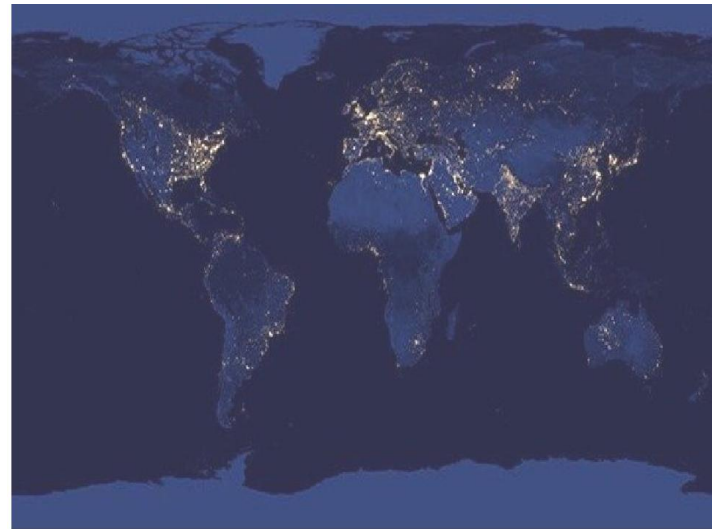
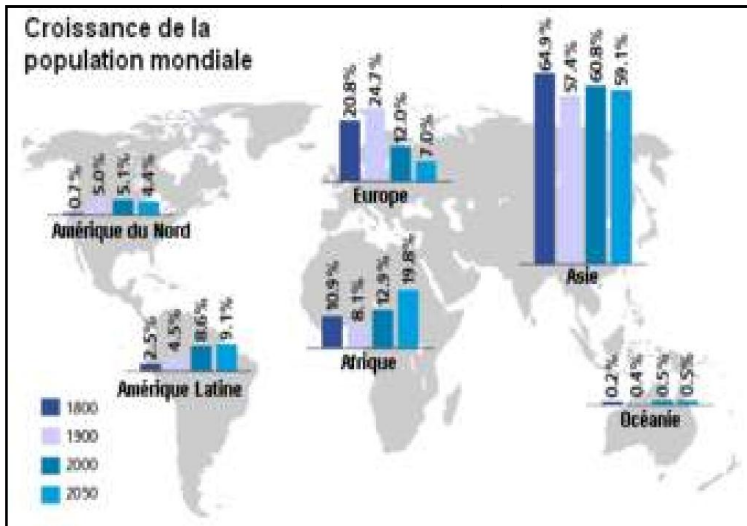
--Depuis quelques décennies l'émergence de quelques villes en développement surtout à cause du secteur tertiaire (bureaux, commerces). Ces villes connaissent des évolutions particulières, qui se caractérisent par l'essor des banlieues, ou les habitants recherchent de l'espace et un cadre de vie agréable, quitte à s'éloigner du centre-ville. Ce phénomène de desserrement des villes s'appelle la périurbanisation. Il est particulièrement développé aux États-Unis.

Elles sont très bien équipées en infrastructures : transports en commun, approvisionnement en eau, évacuation des déchets, services municipaux, hôpitaux...mais elles sont confrontées à certains problèmes liés aux concentrations de population et accentués par la crise économique : l'insécurité, la pauvreté créant l'exclusion (personnes « sans domicile fixe », mendiants...).

--Les pays du tiers monde connaît une forte croissance de la population urbaine suite à l'accroissement naturel et aussi à l'exode rural (famines, guerres, manque de services, manque d'argent, etc...). La population des villes augmentant beaucoup plus vite que la population totale. Cette très forte croissance est appelée explosion urbaine pour souligner l'aspect rapide et massif du phénomène.

Cela pose de graves problèmes : logement (développement des bidonvilles), insécurité, manque d'équipements (de santé, scolaires...). Elle crée des déséquilibres à l'échelle du pays, entre les villes et les campagnes, ou entre les villes elles-mêmes.

L'urbanisation dans le monde s'oppose donc entre les « pays du Nord » et les « pays du Sud ». Dans les « pays du Nord », les régions sont les plus urbanisées mais l'urbanisation est ralentie. Par contre les « pays du Sud » dont ils connaissent une urbanisation récente et qui est donc en pleine action.



I/- Urbanisation

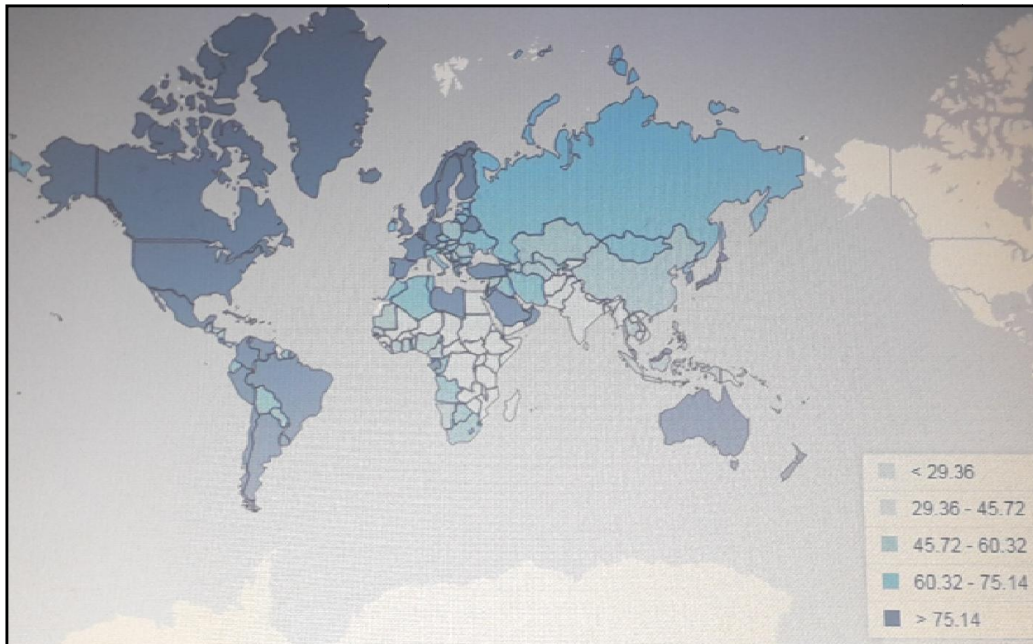
L'urbanisation est un processus qui se caractérise par la croissance des villes et de leur périphérie au détriment des espaces ruraux. C'est un phénomène global qui puise ses racines dans l'histoire des populations humaines, qui s'accélère au fil des siècles notamment depuis la révolution industrielle, il se manifeste par une augmentation continue de la population des zones urbaines, et en parallèle par l'extension physique des agglomérations (étalement urbain et extension urbaine). Dont la première vague d'urbanisation a touché les pays dits développés (l'Amérique du nord et l'Europe), mais cependant les grandes villes se trouvent aussi dans les pays en développement.



Image de la Terre à partir de l'[ISS](#) : [Vue de l'espace](#) millions d'habitants

La première vague d'urbanisation a d'abord touchée les pays développés (Amérique du nord et Europe, dont en espace seulement de deux siècle la population urbaine est passée de 15 à 423, et à l'échelle de l'Europe c'est 80% de la population qui habite en ville. Cependant ce phénomène est devenue mondial, les grandes villes ne sont plus seuls situés dans les pays développés, mais aussi dans les pays en développement.

Perspectives d'urbanisation du monde entre 1960 et 2018, Nations Unies 2019.



II/- Les déplacements

Les déplacements de personnes, de biens, d'informations, etc,..., à travers l'espace caractérisent la circulation (ensembles des déplacements) .

Ces déplacements ont certain motif, entre une origine et une destination à l'aide d'un ou plusieurs modes de déplacement ; dont :

Importance et fréquence de la circulation \implies l'intensité dans le temps et dans l'espace
Déplacements massifs de personnes, de biens ou d'informations \implies les flux



Suite à cette situation au premier rang des problèmes engendrés par cette explosion urbaine c'est le transport, dont il se pose actuellement en d'autres termes nouveaux suivant la taille des agglomérations. Donc des liens indispensables entre le transport et l'urbanisme.

L'étude des transports urbains et de ses implications sur le développement spatial est traduite par : la relation entre la ville et ses zones limitrophes (urbaines ou rurales) qui se traduit par des déplacements quotidiens ou les mouvements pendulaires (relation domicile- travail, attractivité des grands équipements), ainsi par les actions de désenclavement et la mise en place d'infrastructure (ports, aéroports). Dont la réalisation des investissements de transport dans la ville ou à l'échelle régionale dépendront du contexte sociodémographique et économique ou il faudra prendre en compte de ce contexte dans la planification urbaine.

Actuellement et notamment les villes en voie de développement connaissent un développement et des extensions rapides et une consommation importante de l'espace, effectués par des extensions spatiales, par l'intégration de petites localités qui se situent soit dans leurs périphéries immédiates soit qu'elles leurs sont plus au moins proches ou bien par la création *ex-nihilo* d'entités urbaines appelées villes nouvelles ou bien pôle urbain. Dans ces nouveaux territoires de nouveaux quartiers et cités ont émergé en plusieurs étapes et périodes provoquant des consommations incontrôlables du foncier agricole et créant des espaces de vie encore en formation. C'est donc un mouvement multiforme qui s'est produit aboutissant à création d'un territoire urbain dont les repères et les limites sont parfois difficiles à identifier.

Relation entre déplacement et urbanisme

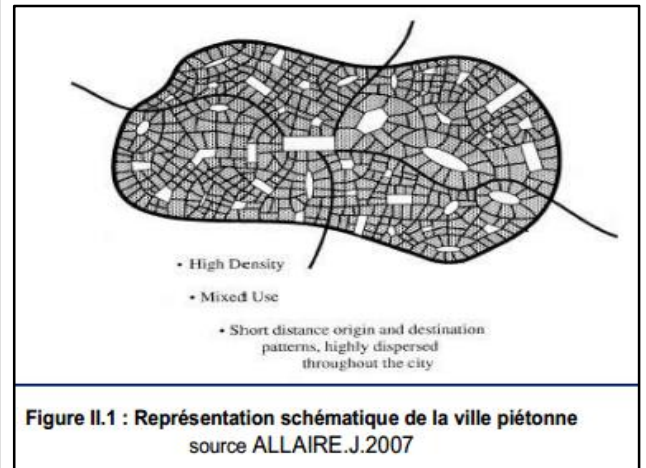
C'est à travers l'histoire d'évolution des villes

1- La ville piédestre :

La ville piétonne correspond à la période antérieure à l'apparition des véhicules à moteur, car les habitants des villes se déplacent à pied, la ville préindustrielle reste à portée de jambes ou pieds pour la majorité de ses habitants.

C'est la vitesse de l'homme qui détermine les dimensions géographiques, de 10 000 à 20 000 et à 50 000 hab/ km² ces villes avaient des dimensions très réduites environ 5km.

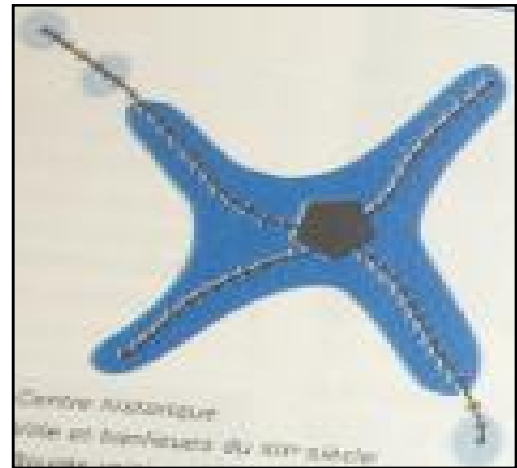
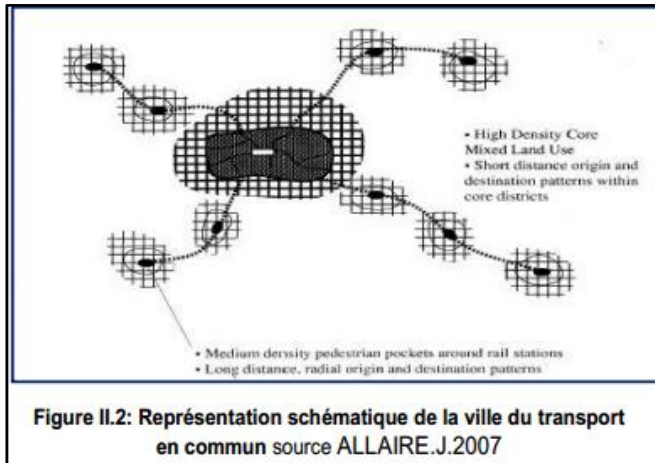
Elle s'appelle par rapport à sa forme urbaine la ville dense ou compacte, dont l'urbanisation s'est faite d'une façon continue, caractérisée en générale par la mixité sociale, réduit le nombre de déplacement.



2- La ville du transport en commun :

On l'appelle aussi « transit city », émergé dans les pays industrialisés avec l'avènement du Tramway et du rail. Au 19^{ème} siècle c'est « l'expansion urbaine » la croissance urbaine, dont entre 1800 et 1850 Londres et Paris triples leurs populations, l'extension spatiale des villes nécessite des moyens de transport collectifs capable de faire se déplacer plus rapidement sur une plus grande distance.

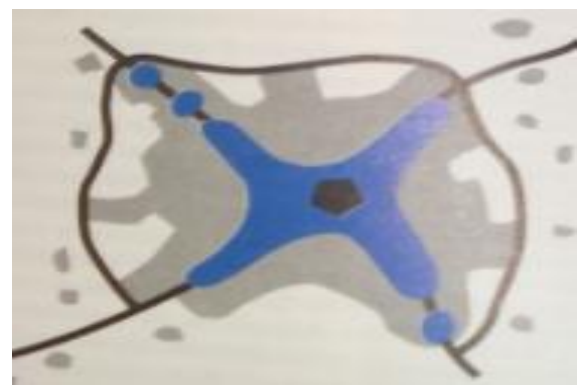
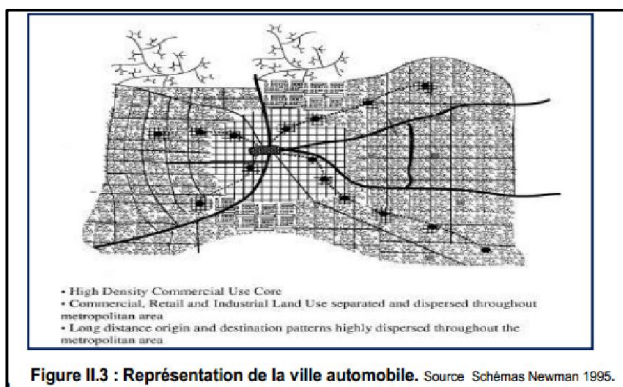
Donc les villes se développent sous une forme d'étoile autour des lignes de transport en commun et les densités deviennent plus faibles entre 5000 et 10 000 hab/ km², une concentration autour des nœuds et les dimensions s'élargissent de 15 à 30 km. Une urbanisation sous forme « doigts de gants »



3-La ville de l'automobile :

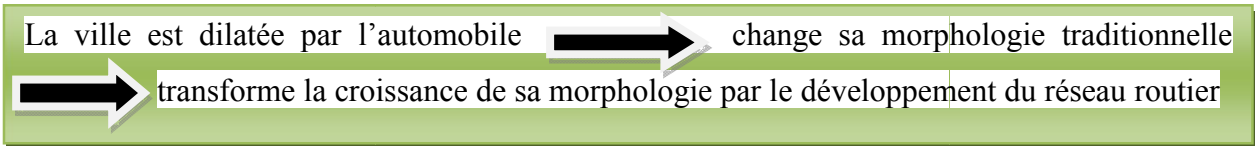
De la motorisation individuelle après la seconde guerre mondiale dans les pays développés, dont des investissements dans des infrastructures ont été effectués qui a permis un étalement dans l'espace d'un rayon de 50 km avec une densité de 1000 à 2000 hab/km².

L'urbanisation a pris la forme d'archipel « périurbanisation », c'est étalement urbain dans toutes les directions en « taches d'huiles ». caractérisée par : peu de mixité dans l'espace (emplois concentré et population en périphérie), transformation de l'organisation spatiale des villes (séparation des zones résidentielles et des zones d'activités) et modification radicale de l'urbanisation : espaces de stationnement imposées, séparation des activités, etc...

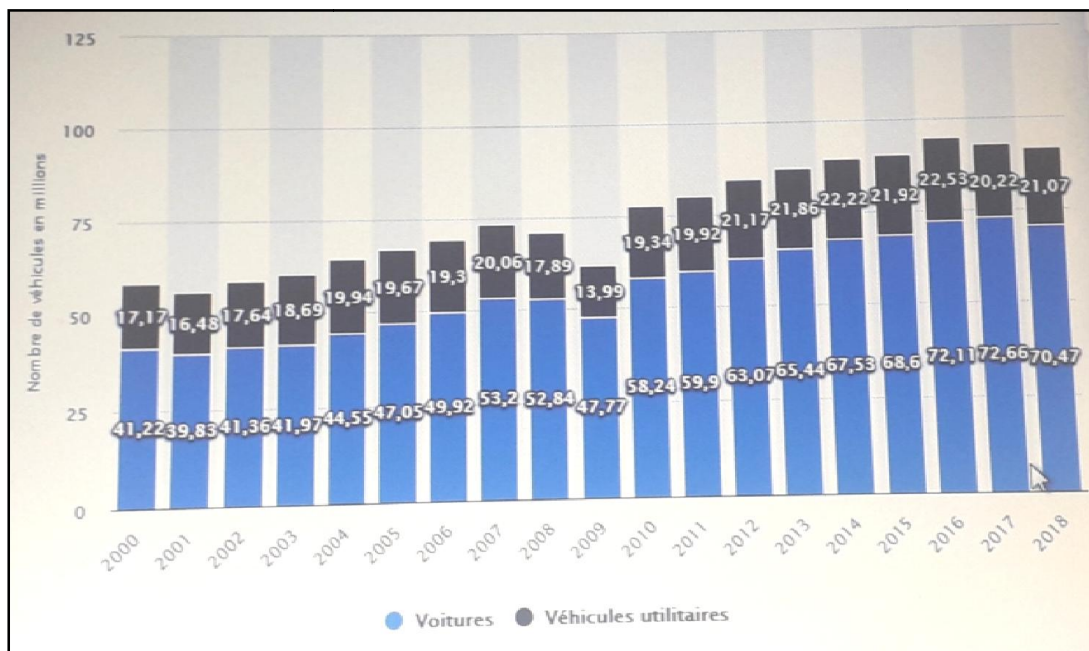


De cet effet la relation est très claire c'est l'industrialisation est l'émergence de la voiture comme mode de déplacement qui a émergé une nouvelle urbanisation, l'étalement et extension des villes. Ce mode de déplacement individuelle a complètement changé la morphologie urbaine de nos villes, une grande croissance urbaine.

Cependant le contraire est vrais, dont au cours des trente dernières années la voiture a pris une place de plus en plus importante dans les modes de déplacements, en particulier pour les trajets domicile-travail. Et avec le mouvement d'étalement et d'aménagement urbain s'explique le croisement de la voiture, le parc automobile ayant augmenté dont le kilométrage est accrus de 39% entre 1990 et 2005.



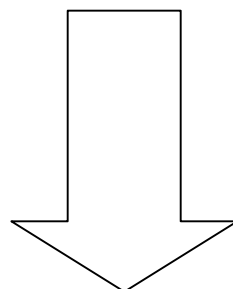
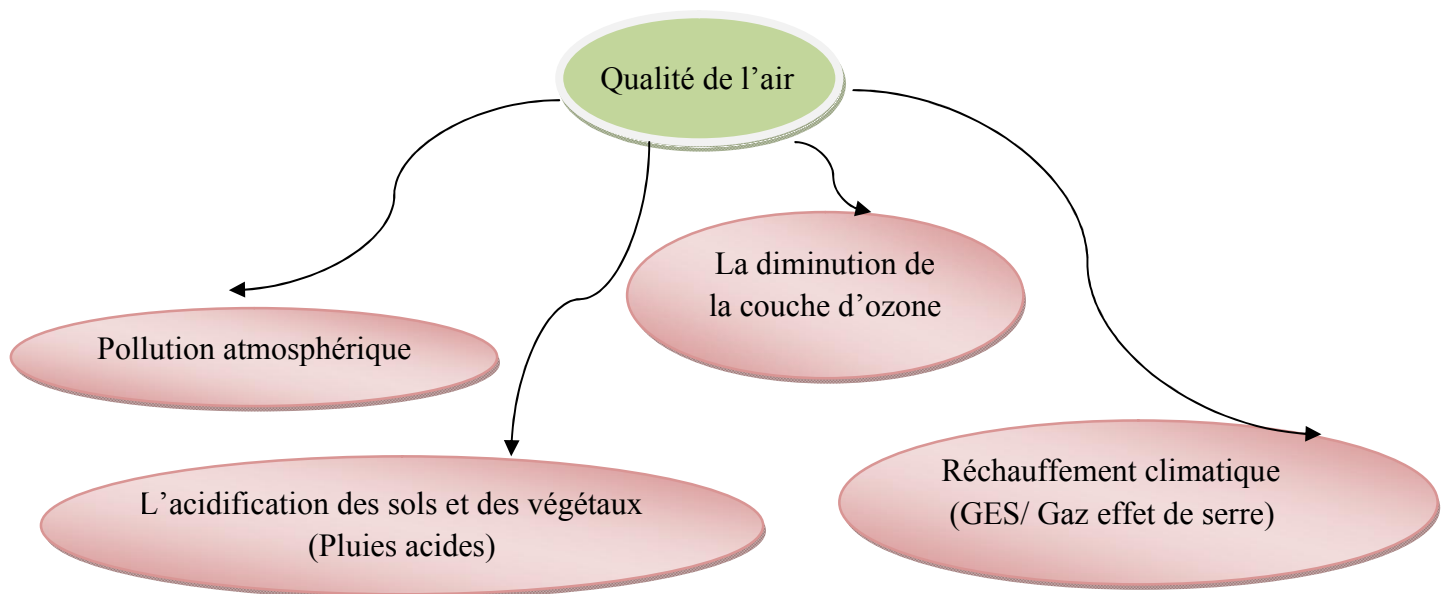
Production de véhicules automobiles à l'échelle mondiale de 2000 à 2018



Impacts de développement urbain et aménagement sur l'environnement

1/- Qualité de l'air:

Aujourd'hui l'origine de la pollution de l'air ne fait qu'augmenter ces dernières années, cela revient en premier lieu au transport notamment le trafic routier. Actuellement sur le plan mondial, le secteur du transport routier enregistre 74% de l'ensemble des émissions de CO₂, tandis que l'aviation, le transport maritime et les chemins de fer enregistrent 12%, 10% et 4%.



Cette qualité due essentiellement aux gaz d'échappements des moteurs des moyens de transports routiers a conduit à des problèmes de:

- Santé humaine : problèmes respiratoires et cardiovasculaires et le développement foetal ou neurologique
- Effet mortels sur les écosystèmes (extinction de la faune et flore)
- Pollution des eaux de surface (lacs, bassins) et des eaux souterraines.

2/-Les modifications du milieu aquatique :

Eaux de surface, eaux
souterraines

Le réseau routier peut y accentuer des mécanismes en modifiant la qualité des ressources ou en modifiant les écoulements, ou les bassins versant des montagnes sont soumis à des actions d'écoulement brusque et modifiés.

Eaux de ruissellement,
eaux de pluie

Elle lessive les surfaces goudronnées en zones urbaines, entraîne dans les réseaux d'assainissement de forts débits d'eau chargée d'une pollution (métaux, hydrocarbures) qui peut perturber le traitement dans les stations d'épuration.

3/- La consommation d'espace :

Les opérations du développement urbain et d'aménagement des infrastructures surtout celles du transport, ont un fort impact sur la consommation de l'espace urbain (constructions de voiries, constructions des gares et aéroports, réalisation des aires de stationnement, parking, etc...), ainsi sur :

- le milieu physique et naturel (végétation, faune)
- le patrimoine
- la qualité de la vie.



Gare St Pancras International à Londres

4/- Le bruit:

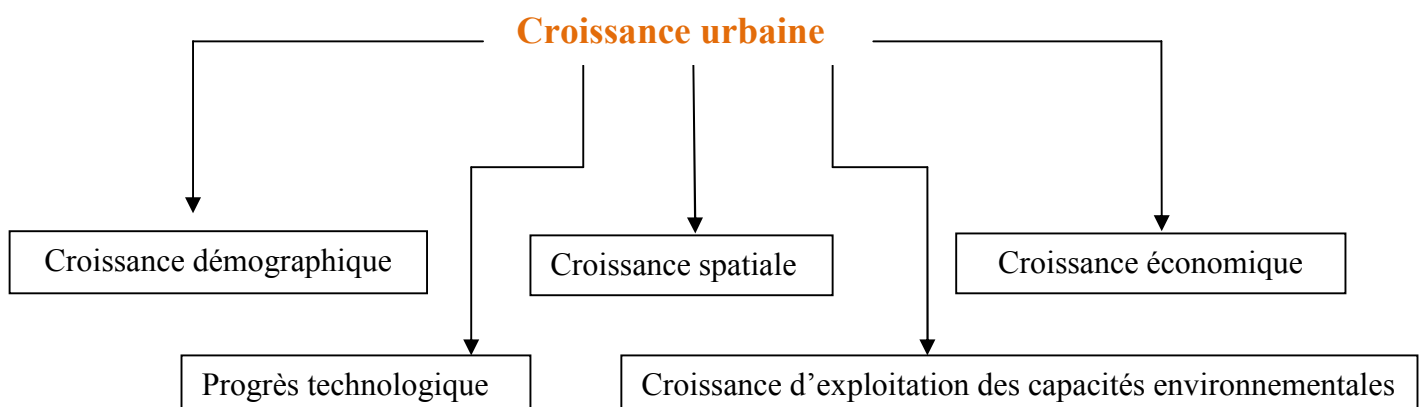
Le bruit dans l'environnement est essentiellement produit par le secteur des transports, est essentiellement par trafic routier, et dans une moindre mesure au trafic ferroviaire et trafic aérien.

Il est considéré que le niveau de bruit qui correspond à un seuil acoustique de confort est de 55 dBA dans certains pays.

Conclusion :

L'épuisement de ces ressources en énergie pose des problèmes d'approvisionnement face à une demande toujours croissante, donc une recherche est indispensable de l'adéquation entre l'offre et la demande énergétiques dans les années qui viennent.

Pour cela la croissance urbaine doit changer son interprétation classique, car actuellement elle doit comprendre : une progression démographique, économique, spatiale horizontale ou verticale, associés aux progrès technique et celui d'exploitation des capacités environnementales.



De ce fait, l'impact du développement urbain et l'aménagement sur l'environnement été cruel suite à la croissance urbaine accélérée soutenu par de moyens de transports qui participent fortement dans la pollution atmosphériques et l'échappement surtout du CO₂, etc....

Une grande menace pour la planète actuellement qu'est le changement climatique suite au Gaz effet de serre (GES).

C'est quoi le GES ? C'est quoi changement climatique ?

Références bibliographiques :

Ewa BEREZOWSKA- AZZAG : Projet urbain/ le contexte de développement durable, Alger juin 2011.

Francis BEAUCIRE : Les transports publics et la ville, Milan Janvier 1997.

Joelle Forest et Abdellilah HAMDOUCH : Quand l'innovation fait la ville, Metis Lyon tech, Janvier 2015

KORKAZ Harz-allah ; L'impact des déplacements sur la forme de la ville et leur place dans les outils de la planification urbaine (Cas d'étude : la ville de LAGHOUAT) ; Mémoire de Magister 2013, EPAU Alger.

Ministère des transports, centre d'études des transports urbains CETUR (1982) « Manuel d'urbanisme pour les pays en développement, volume 4, les transports urbains ». Coopération et aménagement. Agence française pour l'aménagement et le développement à l'étranger.

Pierre Merlin : Les transports urbains, Paris Février 1992.

<https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/SP.URB.TOTL.IN.ZS>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Population_urbaine

www.gurumed.org

<https://fr.statista.com/statistiques/564920/production-automobile-mondiale/>