

Cours 03 : villes et déplacements

Nombres de séances prévues :01

Durée de la séance : 1h 30

La mobilité urbaine a depuis toujours contribué d'une manière significative au tracé des villes et des formes urbaines qui en résultent. Notamment avec la découverte et la généralisation de la voiture.

Structure du cours :

Introduction

I. Effets des déplacements sur la configuration spatiale des villes

1. Âges de la ville / évolution des moyens de transport
2. Le rôle de la mobilité dans le façonnage des villes

II. L'étalement urbain :

1. Les facteurs de l'étalement urbain
2. Les effets de l'étalement urbain

III. Exemple : Tokyo, la métropole mondiale

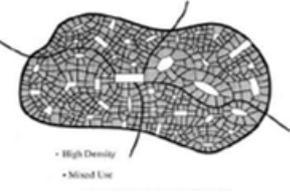
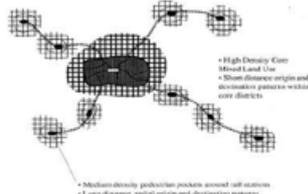
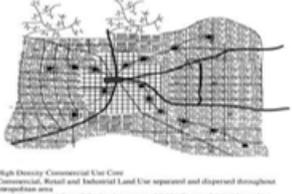
INTRODUCTION

- ▶ « L'urbain s'est déployé et transformé en une région urbaine à l'intérieur de laquelle rien n'est vraiment excentré ou périphérique, car tout accessible. » L'accessibilité rend proche ce qui est éloigné. Aujourd'hui, se déplacer n'est plus une question de distance mais de temps.

Les recherches menées à partir du milieu des années 1990 montrent que **la mobilité structure de plus en plus notre rapport à la ville et au territoire**. Elle est présentée comme une forme élémentaire de la vie quotidienne, et comme un élément central de la vie contemporaine où l'automobile occupe une place importante, contribuant ainsi à redéfinir les rapports entre mobilité et ancrage

Effets des déplacements sur la configuration spatiale des villes :

1- âges de la ville / évolution des moyens de transport :

Ville piétonne (pédestre)	La ville du transport en commun	La ville de l'automobile
 <p>• High Density • Mixed Use</p>	 <p>• High Density Core • Mixed Land Use • Short distance origins and destinations pattern within core districts • Medium density suburban pockets around rail stations • Long distance, radial origins and destination patterns</p>	 <p>• High Density Commercial Use Core • Commercial, Retail and Industrial Land Use separated and dispersed throughout metropolitan area • Long distance origins and destination patterns highly dispersed throughout the metropolitan area</p>
<ul style="list-style-type: none"> • période antérieure à l'apparition du véhicule. • caractérisées par ses fortes densités et une forme de mixité d'usage de l'espace. • Ces villes étaient de dimensions très réduites 	<ul style="list-style-type: none"> • La 'transit city' a émergé avec l'<u>avenement</u> du tramway et du rail urbain dans les pays industrialisés (1860-1940) • Les villes se développaient dans l'espace sous forme étoilée autour des lignes de transport en commun. • Les densités deviennent plus faible avec une concentration autour des nœuds. La ville a une taille de 15-30km 	<ul style="list-style-type: none"> • Apparue avec la généralisation de la motorisation individuelle. • Investissement massifs dans les infrastructures routières ce qui a permis un étalement dans l'espace dans un rayon de 50km. • Peu de mixité des activités dans l'espace.

Dans le tableau précédent, sont réunies les trois âges de la ville liés au développement des moyens de transport ; passant de la ville piétonne très dense et de dimensions réduites à la ville du rail qui avait pris une forme étoilée avec une concentration autour des nœuds. Pour arriver à la forme de la ville automobile dont les limites deviennent de moins en moins perceptibles. La motorisation individuelle, les grands investissements en infrastructures et la ville qui s'étale sont les principales caractéristiques de la ville post-industrielle.

Les villes automobiles, se définissent surtout par une dépendance envers les modes de transport.

En plus de leur étalement, **l'automobile a donc transformé l'organisation spatiale des zones urbaines**.

L'automobile est devenue le premier moyen de déplacement, **cette diffusion a radicalement modifié l'urbanisation : espaces de stationnement, séparation des activités urbaines, étalement urbain, etc.**

1- La ville linéaire:

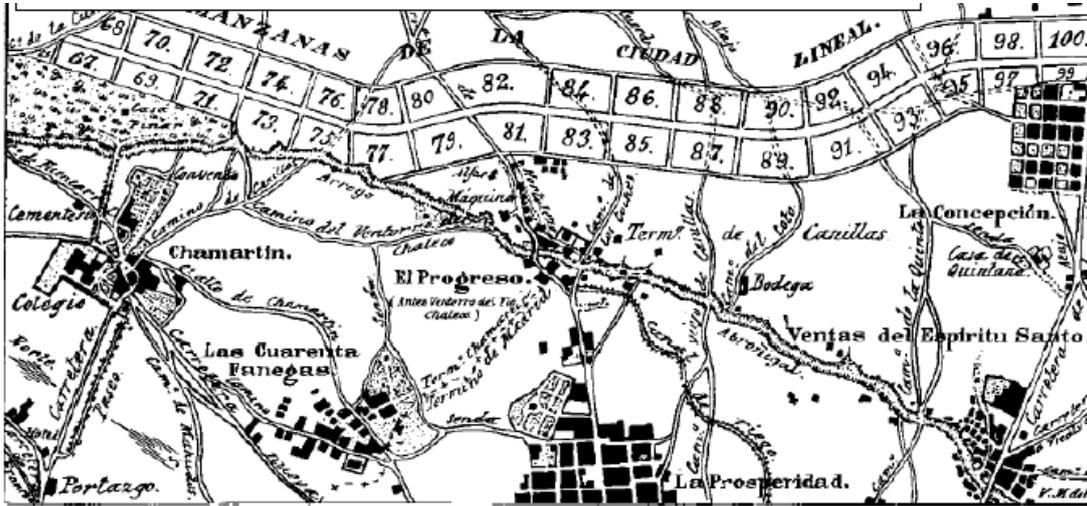
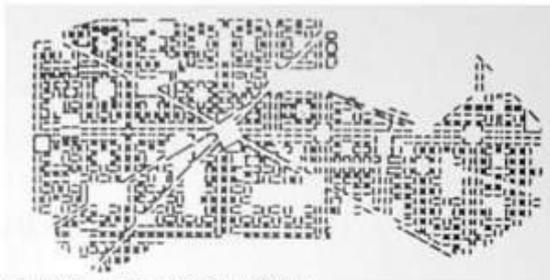


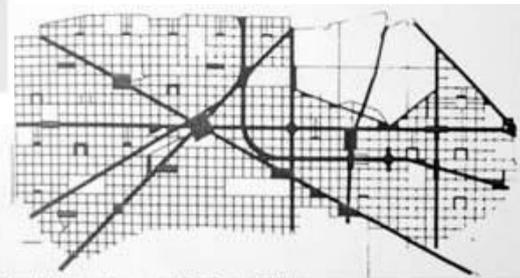
Figure I.7 : Réalisation des projets de A.Soria y Mata, " la Ciudad Lineal " de Madrid : 5.2 Km de longueur et 460 m de largeur.

Selon Soria y Mata « la structure de la ville linéaire est relativement simple, une rue principale de 40 mètres de large accueille une double voie de chemin de fer. cet axe principale est ponctué tous les 300 mètres par des croisements avec des axes secondaires perpendiculaires de 20 mètres de large et de 200 mètres de long,...,les rues forment un maillage délimitant des îlots de 300 mètres sur 200 mètres qui sont eux-mêmes divisés en lots de 400 mètres carré minimum⁴² ».

2- l'urbanisme de CERDA



Cartographie de l'espace du séjour du Plan d'Extension de Barcelone



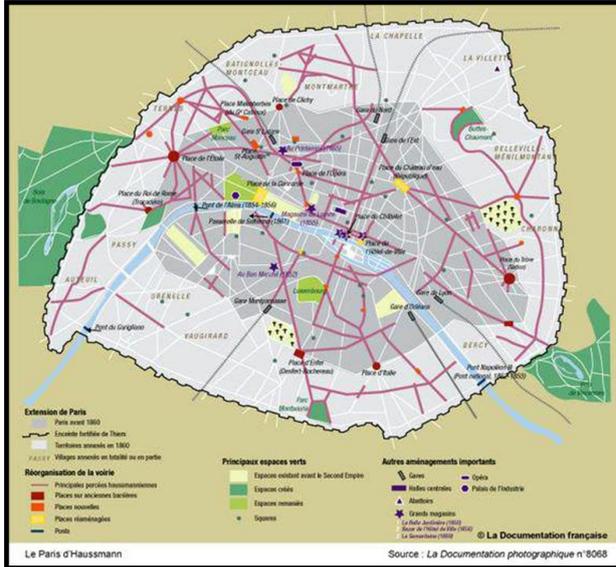
Cartographie de l'espace du mouvement du Plan d'Extension de Barcelone

Cerda a résumé l'activité humaine dans les villes en deux principes fondamentaux : Habiter et se déplacer.

Le couple « mouvement et séjour » existe à toutes les échelles, l'îlot correspond au séjour et le mouvement à la voie, au réseau de voirie, selon lui la vie urbaine moderne doit offrir les

possibilités de circulation les plus fluides, et l'organisation urbaine doit se prêter à l'objectif de viabilité universelle, en ajoutant les objectifs pour la lutte contre les congestions de la ville traditionnelle et même pour des raisons hygiénistes.

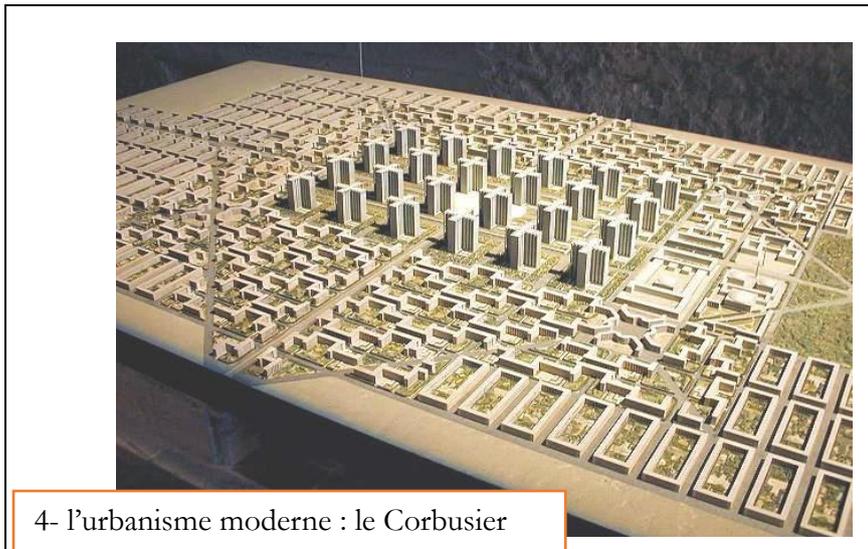
3- L'urbanisme haussmannien/



L'une des caractéristiques principales du réseau haussmannien réside dans la création de larges avenues et boulevards qui peuvent offrir des perspectives très vastes et les immeubles « immeubles Haussmanniens » ont été conçus selon un moule à peu près identique et qui ont bordé les rues, boulevards et avenues.

Réseau, percés et circulation étaient les éléments clés de cette expérience urbaine.

L'urbanisme Haussmannien, a été conçue et réalisée pour satisfaire un essor sans précédent de la mobilité, parce qu'elle à tout a fait des prolongements contemporains dans la tension qu'elle souligne entre les circulations, la ville et l'architecture, entre les flux et les formes urbaines.



4- l'urbanisme moderne : le Corbusier

« la fonction circulatoire joue un rôle essentiel, elle doit Etablir la liaison entre les trois autres grandes fonctions :habitat, travail, loisir. »

Le modernisme de Le Corbusier réside dans cette idée de séparation des flux des voitures et autres circulations mécaniques.de plus, l'espace viaire doit être hiérarchisé pour admettre des vitesses différentes et des séparations fonctionnelles entre les voies sont indispensables pour rationaliser les trafics en fonction des flux.

Le dispositif territorial complet prévu par Le Corbusier est fidèle au principe du fonctionnalisme qui isole les différentes fonctions humaines « travailler, habiter, circuler, se cultiver »

2-Le rôle de la mobilité dans le façonnage des villes :

Les formes de la ville

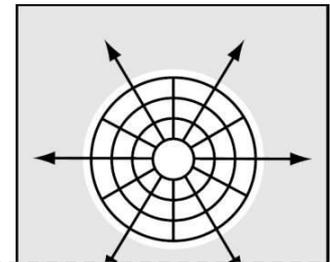
Dessinée par les déplacements, la forme de la ville prend des configurations urbaines, ces dernières reflètent en effet les modes et la nature de la mobilité régnante.

Les discours portent aujourd'hui sur les deux fameuses formes urbaines, une ville d'une forme étalée ou une autre d'une forme dense, compacte et resserrée, chacune de ces formes présente des caractéristiques de plusieurs villes d'aujourd'hui ou la question de la plus adéquate forme pour la ville de demain reste toujours posée, et interpelle les controverses surtout avec l'avènement de la notion de développement durable.

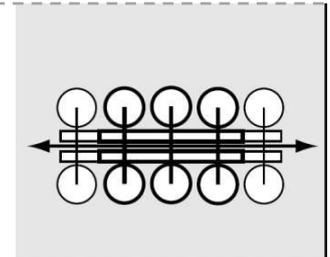
1/ la ville dense:

- La ville dense est une ville dans laquelle l'urbanisation s'est faite de façon continue.
- plusieurs auteurs qui ont surtout mis l'accent sur les avantages en termes de mobilité (*déplacements de courte distance et utilisation des transports publics entraînant de substantielles économies*) et de mixité sociale

- La ville compacte a un **haut degré de compacité** (densité élevée), sous ses différentes formes : unipolaire, concentrique et linéaire, et **réduit le nombre de déplacements** en voiture et la distance parcourue.
- S'ajoute à cela la **limitation de la consommation du sol** à travers des stratégies variées : réhabilitations, rénovations et requalifications urbaines. Son faible étalement rend aisé **l'utilisation des transports non motorisés, des transports mi-lents et des transports publics et permet une plus grande mobilité mais aussi une meilleure accessibilité**



Ville dense concentrique



Ville linéaire

2/ Ville étalée :

Face à une nouvelle façon de déplacement et de mobilité qui est caractérisée de plus par l'usage de l'automobile, une nouvelle forme d'une nouvelle ville est apparue, c'est la ville étalée, diffuse, le phénomène de l'étalement urbain caractérise plusieurs villes dans le monde.

“Historiquement, le développement des différents modes de transport a accompagné le développement de la ville industrielle et contemporaine. La croissance urbaine des 19^e et 20^e siècle est inimaginable sans l'expansion du chemin de fer, de la route, de l'autoroute, de l'avion, du métro et du tramway. En contrepartie, l'expansion de ces modes de transports n'aurait pu exister sans la croissance urbaine.”

De nos jours, cette relation se renforce dans les grandes villes qui sont reliées à un réseau de transport dense et multi-modal et qui sont celle qui concentrent les activités économiques et les avantages qu'elles engendrent (emploi, équipements d'accompagnement, recettes fiscales, etc.)

L'étalement urbain :

L'étalement urbain « se définit comme étant un développement dispersé à l'extérieur des centres urbains, le long des routes et en milieu rural et dérive d'une expression venant des Etats-Unis : « urban sprawl ».

Il se caractérise par:

Une consommation abusive du sol.

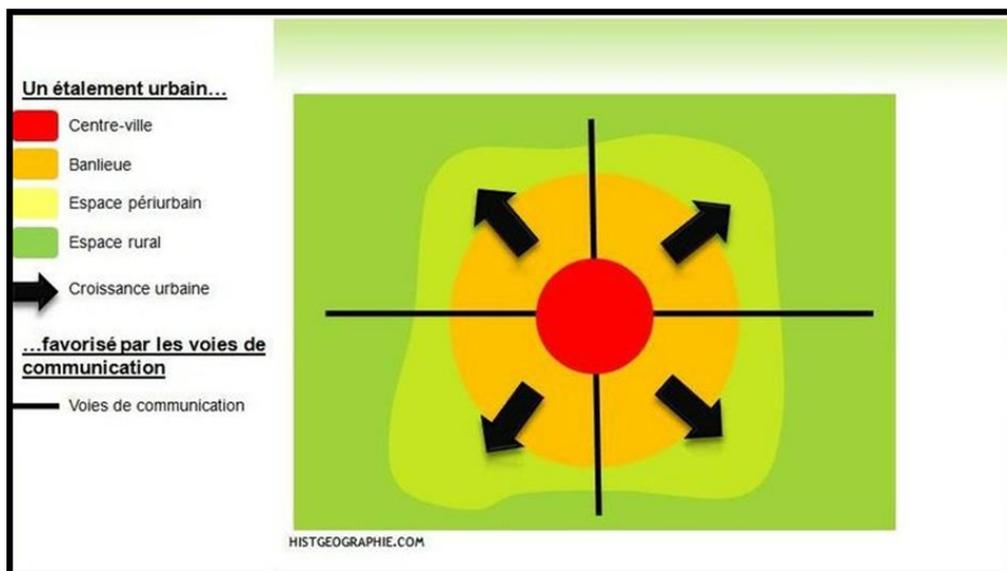
De faible densité d'occupation.

Une forte dépendance de l'automobile.

Une fragmentation des espaces se traduisant par de grandes séparations spatiales entre les zones urbanisées et un paysage en dispersion.

Une séparation des différentes fonctions et aux aires distinctes et isolées les unes des autres.

Une carence d'espaces publics et de centres communautaires



1. Les facteurs de l'étalement urbain :

a. Le développement des transports :

Un développement remarquable dans les modes de transports a accompagné la révolution industrielle, il s'agit aussi le transport interurbain avec l'arrivée de chemin de fer, « ces transports ont permis aux villes de s'approvisionner plus loin, et d'entretenir une population plus importante, et donc d'accélérer le processus de croissance spatiale des villes »

b. Les déplacements individuels motorisés :

Le développement de l'automobile, devient un produit de large consommation, et qui a permis par la suite des dessertes plus importantes que les transports collectifs, il va ouvrir l'accès à des espaces fonciers plus disponibles, moins coûteux, mais dans un rayon de plus en plus éloigné des

centres de la ville. Donc c'est important de dire que « *Le développement des réseaux de transport et la diffusion de l'automobile jouent un rôle essentiel pour expliquer les changements dans les formes urbaines* »

c. Les évolutions socioculturelles :

L'évolution de la structure des ménages, une aspiration à un autre mode de vie, le rêve d'un logement individuel, ont induit, d'une façon générale, la recherche d'une certaine qualité de vie, d'un accroissement des besoins en logements, d'espaces résidentiels plus grands, ce qui a engendré la déconcentration de la fonction résidentielle qui se traduit de plus en plus par une diffusion spatiale jamais vue

d. Les nouvelles formes de localisation des activités :

Le développement des activités de service dans ces dernières années, se traduit par de nouvelles formes de localisations qui deviennent complexes et multiples. A des localisations classiques, situées dans le centre de la ville, espace privilégié car constituant un nœud d'interactions de toute nature, apparaissent en parallèle, des localisations périphériques, loin du centre, sur des espaces non seulement mieux adaptés aux besoins nouveaux et d'une meilleure accessibilité, mais aussi pour des raisons de coûts fonciers et de disponibilité plus grande d'espace. Ces délocalisations des activités contribuent à l'étalement et à l'extension des espaces urbains.

2. Les effets de l'étalement urbain :

a. Gaspillage d'espace :

Le premier reproche fréquemment fait à la forme urbaine d'étalement est celui du gaspillage d'espace, principalement lié à la faible densité et donc à la proportion importante du territoire sacrifiés pour ces développements. On a en effet un sentiment général de disparition des espaces naturels. Donc il a de véritables effets néfastes sur l'agriculture et même sur les qualités écologiques.

b. La perte des identités spatiales

Une faible place est accordée aux sites et ses caractéristiques naturelles, historiques cédant la place à un seul critère d'influence : le prix du foncier.

c. Le Coût des infrastructures et de transport

L'un des principaux arguments contre l'étalement est celui de l'investissement important à long terme de transport, et de réseaux. Cet argument est fortement présent dans les discours actuels.

d. Faibles qualités spatiales et urbanistiques, difficultés d'évolution et d'adaptation:

Les zones périurbaines se caractérisent par une pauvreté architecturale flagrante, une répétition de formes dont les variantes et la complexité des combinaisons sont très réduites. La banalité architecturale, d'autant qu'elle est combinée à l'étendue de ces espaces, a un impact évident sur les paysages.

e. Facteur de ségrégation sociale

L'étalement urbain n'est pas la cause principale de la ségrégation sociale, mais il y participe. Outre la division sociale dans l'habitat, l'absence générale d'espaces publics, places, comme lieux de rassemblement, de socialisation est significative du peu d'importance accordée à la création de

lien social. le déplacement en voiture individuelle n'aide pas à redonner une âme à des espaces qui sont trop organisés pour laisser la place à quelque initiative privée.

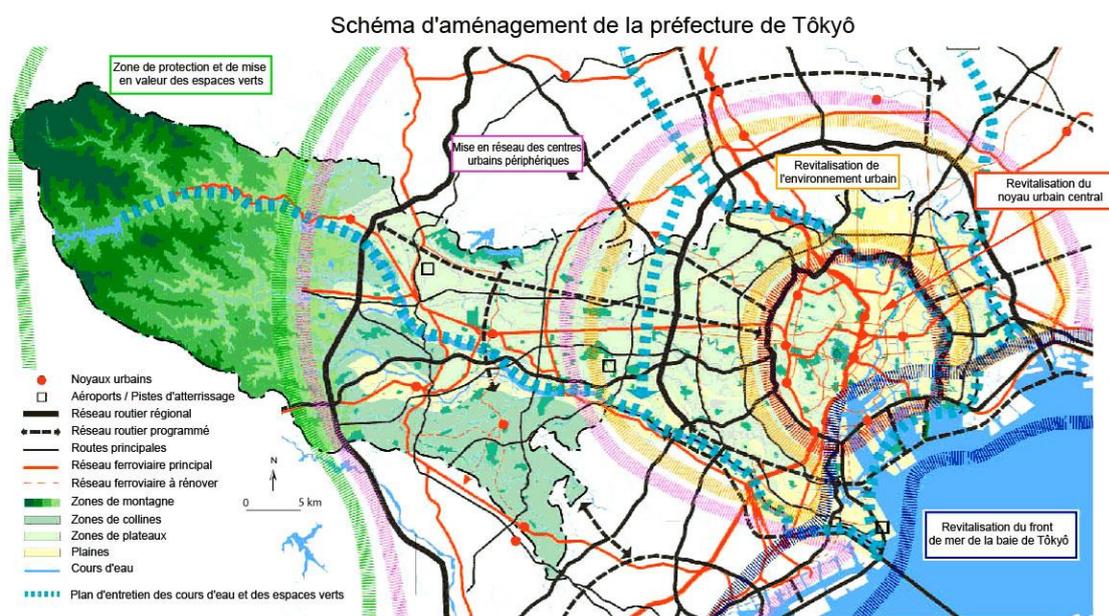


Images illustratives : Étalement urbain- le Québec : Gaspillage de l'espace, appauvrissement de l'espace public

Exemple :

Tokyo a un réseau ferroviaire majoritairement privé très important qui a longtemps été et persiste le moyen privilégié de transport des citoyens et marchandise. Les lignes ferroviaires ont façonné la ville et constituaient les axes d'évolutions de la villes avec à leur aboutissement des aires de repos, park et autres espaces de loisir autours des quels se sont former de nouveaux noyaux urbains.

Dans Tokyo la métropole et une des villes de la mégalopole japonnaise, le réseau ferroviaire garde toute son importance s'ajoute à cela un réseau routier très important.



Source : Bureau of City Planning - Planning of Tokyo - www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/plan/pe-020.htm

L'organisation spatiale de la métropole mondiale Tokyo, est une résultante directe d'une organisation sociétale combinée au développement économique. A Tokyo comme dans de nombreuses villes japonaises, la société civile représentée par des comités joue un rôle important dans la gestion et la programmation urbaine. (pour plus de détails vous pouvez consulter l'article suivant : *De villes en métropoles : Tôkyô, métropole japonaise en mouvement perpétuel* sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient3.htm>