

Depuis deux millénaires, les trames urbaines rythment l'agencement des villes dans le temps long. De l'Antiquité et du Moyen-Âge, nous avons hérité de deux formes principales de trames, le damier et la forme radio-centrique. Au XIXe siècle, la révolution industrielle nécessite d'apporter des réponses nouvelles à la forte croissance des flux de marchandises et de personnes. Les pères fondateurs de l'urbanisme moderne, Cerdà à Barcelone et Haussmann à Paris, se réfèrent à ces deux trames, quoique de manière très différente, tandis que Soria, inspiré par le succès du chemin de fer, plaide à Madrid en faveur d'un urbanisme linéaire. La promotion de la voiture individuelle à partir du début du XXe siècle, largement prise en compte par les tenants de l'urbanisme progressiste, laisse un temps l'illusion d'un triomphe définitif et absolu de la trame en damier. Mais en réalité, ce triomphe est déjà contesté : le plan de Moscou, dans les années 1930, est résolument radio-centrique. Et surtout, plus près de nous, la ville « du tout voiture » devient synonyme d'encombrement, de pollution, de consommation excessive d'espace et d'énergie

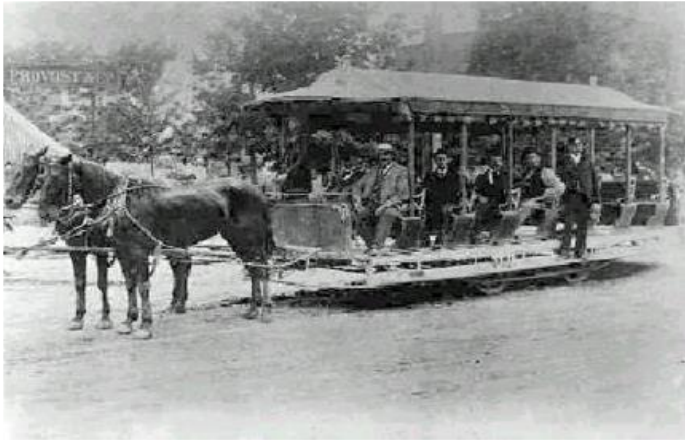


« *Le Pont-Neuf et la Pompe de la Samaritaine, vu du quai de la Mégisserie* », peinture de Nicolas Ragueneau (vers 1750-1760). Musée Carnavalet

Depuis le XVIIe siècle, l'automobile n'a eu de cesse d'évoluer pour s'adapter à nos modes de vie. À travers les grandes dates de l'histoire de l'automobile, retraçons ensemble l'évolution de la voiture dans le temps



Fardier de Cugnot, modèle de 1771, conservé au musée des arts et métiers, à Paris.



1668 - Ferdinand Verbiest fabrique un véhicule automobile, considéré davantage comme un jouet, qui est constitué d'une bouilloire fixée sur un petit four et équipé d'une roue à aubes, d'engrenages et de petites roues

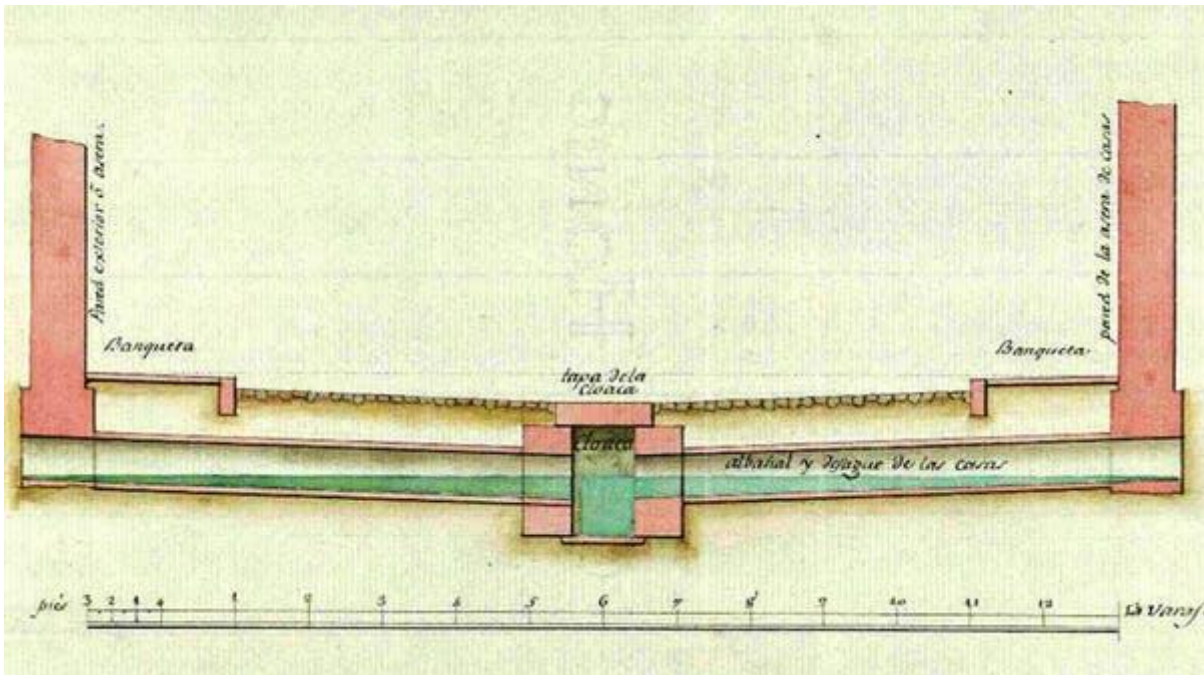
Petit à petit, aux déplacements à pied ou à cheval devenus insuffisants, s'ajoute à partir de la fin du 19^{ème} siècle un réseau de plus en plus étendu de transport en commun par tramways électriques.

Du point de vue strictement économique, un premier constat s'impose : le passage du tramway électrique à la voiture à essence

L'invention du trottoir

Le citoyen anonyme propose également de généraliser les trottoirs sur le modèle londonien, . Chaque nouvelle rue devra comporter un « trottoir dont la largeur ne peut être inférieure à quatre pieds », soit 130 cm.

Attestés à Rome sous l'Empire, les trottoirs disparaissent progressivement des villes médiévales au tracé trop contraignant. Ils font leur réapparition dans les villes occidentales à l'époque moderne, remplaçant les bornes et les parapets, d'abord à Londres et dans les grandes cités anglaises dès la fin du XVII^e siècle, mais aussi dans certaines villes du Nouveau Monde comme à Mexico où une dizaine de kilomètres de trottoirs ont été érigés dans les années 1790.



Vue en coupe d'une rue nouvelle de la ville de Mexico. Plan en couleur réalisé en 1794, tiré des Archives générales de la Nation (Mexique), section « Mapas, Planos e Ilustraciones ». Les trottoirs apparaissent sur l'image sous le terme de « banquetas ».



Depuis sa généralisation, le trottoir a sans doute sauvé la vie de millions de citadins dans le monde. Son histoire, qui est celle des rapports entre les piétons et les voitures en ville, reste à écrire.

En 2017 les ventes mondiales de voitures ont atteint 93 millions d'unités, 2 millions de plus qu'en 2016, autrement dit chaque seconde dans le monde il se vend trois voitures.





L'auto, ce n'est plus la liberté mais la dépendance avec les interminables bouchons de circulation, la course aux stationnements,

L'augmentation incessante du nombre de voitures en ville s'accompagne d'un cortège d'inconvénients qui provoquent une baisse indéniable de la qualité de vie de tout le monde, y compris les automobilistes.

Adapter le réseau routier : la dernière tendance

Diminuer la part de la voiture particulière suppose aussi de jouer sur le réseau routier actuel et futur :

- La piétonisation des centres villes,
- L'organisation du partage de la voirie,
- l'élaboration des plans de circulation peuvent être autant de moyens de dissuader les automobilistes, pour autant toutefois qu'il existe une réelle possibilité de transport collectif alternatif.
- Certains aménagements urbains limitent la vitesse à 30 km/h, constituent une réponse adaptée aux objectifs d'apaisement de la circulation automobile, de développement des modes doux, d'amélioration, bien sûr, de la sécurité routière et de construction d'un

INTRODUCTION GENERALE

EVOLUTION DES VILLES : de la ville piétonnière à la ville mécanique

OUZIR MALIKA

espace urbain plus agréable à vivre. Le réseau de voirie peut être pensé en amont en évitant les pénétrantes urbaines vers les centres et les parkings centraux.