

Cours 5 : relation entre déplacement et les morphologies urbaines

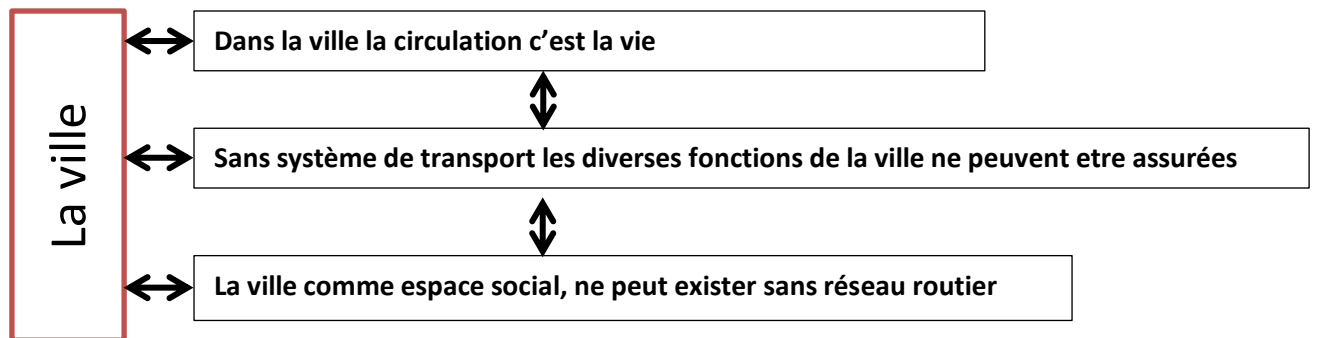
OUZIR

MALIKA

Objectif : Nous nous intéressons particulièrement à l'analyse de la contribution des morphologies urbaines, en tant que générateur de mobilité, aux distances parcourues et au choix des modes de transports.

L'analyse de la contribution des typo-morphologies urbaines, en tant que support des déplacements, aux mobilités et aux transports urbains fait partie du vaste débat concernant la relation entre la mobilité, la consommation d'énergie qui en résulte et la forme urbaine. Ce débat s'est considérablement développé depuis la thèse de Newman & Kenworthy (1989).

La relation de la ville avec la circulation, le réseau routier et le système de transport :



La complexité de cette relation dans un contexte socioéconomique précis se résume selon Allaire (2007) à quatre éléments :

- la taille de la ville
- la densité de population à l'échelle de l'agglomération ;
- la distance du domicile – travail par rapport au centre-ville,
- l'accessibilité au système de transport et le design du quartier.

Pouyanne (2004) a de son côté proposé une relation triangulaire entre la mobilité, la forme et les variables socio-démographiques

La connaissance des facteurs qui conditionnent les pratiques de mobilité est un atout essentiel d'aide à la décision pour l'aménagement de villes de plus en plus étendues et complexes dans leur forme et leur fonctionnement

Les résultats obtenus sont de deux ordres.

Premièrement, *les pratiques de mobilité* dépendent avant tout *des modes de vie*, et donc *des caractéristiques socio-économiques des habitants, comme le revenu, le genre ou la composition familiale* (Giuliano et Dargay, 2005 ; Schwanen et al., 2004 ; Stead et Marshall, 2001).

Deuxièmement, la forme urbaine n'est pas sans effet sur les pratiques de déplacement.

Tout au long du XX^e siècle, la ville s'est adaptée aux nécessités de l'automobile, mettant en cause certaines caractéristiques et valeurs de la vie urbaine. La subordination de l'aménagement des villes aux déplacements effectués en automobile a été critiquée avec véhémence par plusieurs penseurs de la ville moderne. La fonction circulatoire s'est substituée à celle de l'habiter (Lefebvre, 1970) et la rue a perdu sa fonction d'espace public pour devenir une voie de circulation (Jacobs, 1961).

ville diffuse, ville étalée, ville réticulée, ville émergente, ville périphérique, urbanisation sans limites, voilà autant d'expressions utilisées en études urbaines pour qualifier les grandes villes contemporaines caractérisées par la dispersion spatiale des activités et la primauté de la périphérie sur la ville-centre en termes démographiques (filion et bunting, 2006).

Les aménagements de la voie publique proposant un meilleur partage entre les divers utilisateurs ou le développement des transports publics ne suffisent pas à diminuer les impacts de la mobilité motorisée sur l'environnement et le paysage.

La construction des routes nécessite plus d'espace que le rail, et coûte jusqu'à huit fois plus cher. La qualité du cadre de vie est réduite, surtout dans les centres des agglomérations, par les pollutions engendrées par les moyens de transports individuels motorisés. Si l'on veut conserver l'attrait des villes et gérer durablement les ressources urbaines, il est impératif de

coordonner les politiques d'aménagement, de transport et de l'environnement à l'échelle des agglomérations.

La rue ordinaire

Les premiers impacts sur le paysage concernent les rues des villes. Les voies sont alors revêtues de petits pavés mosaïques offrant une surface plus adaptée au roulage de ces nouveaux véhicules. Un système de signalisation est mis en place, comprenant les feux et les nombreux panneaux installés au fur et à mesure dans un désordre contradictoire.

L'adaptation de la voie publique à l'automobile est réalisée sans respect pour les paysages traversés et diminue sans cesse l'espace des plus vulnérables. L'efficacité même de ces aménagements décroît avec l'augmentation sans limites des véhicules en circulation. Ces aménagements ont rendu la ville moins perméable et plus dangereuse pour les usagers non motorisés.

Référence :

- Ean Bastié et Bernard Dézert : La ville. Ed. Masson. Paris 1991. p. 244.
- Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires Année 1998 34 pp. 4-20
-