

## VILLES ET DEVELOPPEMENT DURABLE

**Problématique : comment peut-on aménager durablement des villes fragilisées par la concentration des hommes et des activités, alors que plus d'un terrien sur deux déjà est un urbain ?**

Etude de cas : quelles politiques de développement durable Mexico et Londres mettent-elles en œuvre pour faire face aux nouvelles dynamiques et aux problèmes nés de la croissance urbaine ?

Londres	Mexico
<p><b>I-Formes et facteurs de l'urbanisation</b></p>	
<p>a) Docs 3-4 p 147 : comment a évolué la répartition de la population à Londres depuis 1961</p> <p>b) Docs 1-4-6 p 146-147 : quelles différentes formes d'urbanisation pouvez-vous repérer sur ces documents ?</p> <p>c) Docs 4-5 : comment se manifestent les inégalités de développement dans l'espace de la ville ?</p> <p><b>1) De grandes consommatrices d'espace</b>  <b>2) Un lieu de commandement</b>  <b>3) Un espace fragmenté</b></p>	<p>a') Docs 1 p 152, 3 p 153, 9 p 154 : quel lien faites-vous entre croissance démographique et étalement urbain.</p> <p>b') Docs 1 p 152, 4 p 153, 12 p 155 : quelles différentes formes d'urbanisation pouvez-vous repérer sur ces documents ?</p> <p>c') Docs 5 p 153, 9 p 154, 10 p 155 : comment se manifestent les inégalités de développement dans l'espace de la ville ?</p>
<p><b>II-Les réponses durables à la congestion et aux inégalités</b></p>	
<p>d) Docs 8 p 148-15 p 150 : en quoi les politiques d'aménagement de la ville peuvent-elles apporter une réponse aux inégalités de développement ?</p> <p>e) Docs 10, 11 p 149 et 15 p 150 : comment les pouvoirs publics peuvent-ils agir pour réduire l'encombrement et la pollution des villes ?</p> <p><b>1) Agir sur les transports urbains pour transformer la ville</b>  <b>2) Vers une politique de la ville capable de réduire les inégalités de développement.</b></p>	<p>d') Docs 2 et 4 p 152-153 : en quoi les politiques d'aménagement de la ville peuvent-elles apporter une réponse aux inégalités de développement ?</p> <p>e') Docs 11, 13 p 155 et 16 p 156 : comment les pouvoirs publics peuvent-ils agir pour réduire l'encombrement et la pollution des villes ?</p>
<p><b>III-La rénovation des quartiers vétustes au cœur des politiques du développement durable</b></p>	
<p>f) Docs 14-15 p 150 : dans quelle mesure la réhabilitation de ce quartier constitue-t-elle une solution d'urbanisation durable ?</p>	<p>f') Docs 14 p 156 : dans quelle mesure la réhabilitation de ce quartier constitue-t-elle une solution d'urbanisation durable ?</p>

Révision : je recense tous les mots clefs du chapitre et je les définis...

51% des hommes sont des urbains en 2011, ils seront près de 70% en 2025. Le phénomène touche aussi bien les pays pauvres que les pays riches. De très grandes villes émergent, où les inégalités sociales s'expriment très clairement dans l'espace. Nous entrons donc dans la transition urbaine, on passe partout dans le monde à des sociétés majoritairement urbaines, avec des modes de consommation, de logement, de transport, des cultures et des identités propres aux villes. Ces villes saturées doivent faire face à d'importants problèmes de transport, ce qui amène les urbanistes et les pouvoirs publics à imaginer les villes de demain à repenser la ville.

**Problématique : comment peut-on aménager durablement des villes fragilisées par la concentration des hommes et des activités, alors que plus d'un terrien sur deux déjà est un urbain ?**

### **I-Formes et facteurs de l'urbanisation**

a) Docs 3-4 p 147 : comment a évolué la répartition de la population à Londres depuis 1961 ?

L'aire urbaine londonienne s'est étalée dans l'espace mais la population du centre-ville s'est dans le même temps densifiée. On constate que l'hypercentre s'est vidé jusqu'au début des années 1980 pour se remplir ensuite, les années 1990 ayant été une véritable renaissance. Dans le même temps les banlieues sud-est se sont continuellement remplies. L'étalement coïncide avec la périurbanisation, le plus souvent sous la forme de quartiers pavillonnaires d'habitats individuels. L'extension vers le sud-est suit les axes de circulation et a accompagné les infrastructures qui relient le Royaume-Uni à la France.

b) Docs 1-4-6 p 146-147 : quelles différentes formes d'urbanisation pouvez-vous repérer sur ces documents ?

On distingue en premier lieu des buildings caractéristiques des hypercentres des affaires de toutes les villes mondiales, avec des tours de verre aux formes de plus en plus improbables (comme la tour ovale dessinée par Jean Nouvel ou la future Shard Tower dans London Bridge quarter.) Dans les périphéries les résidences pavillonnaires individuelles ou semi-collectives dominent. On repère également des villes nouvelles construites pour désengorger le centre, sortes de villes dortoirs aux limites du grand Londres (Crawley, Bracknell, Basildon).

a') Docs 1 p 152, 3 p 153, 9 p 154 : quel lien faites-vous entre croissance démographique et étalement urbain ?

On constate une symétrie entre la croissance de la population et la croissance de la taille de la ville. Depuis 1960, la population a été multipliée par 4 et la superficie aussi. Cette extension se caractérise par un peuplement envahissant des flancs des collines sur laquelle la ville s'est construite, sous la forme de résidences souvent pauvres et anarchiques. Cela s'est traduit par une extension et une densification des transports urbains, notamment la construction d'un périphérique à deux étages.

b') Docs 1 p 152, 4 p 153, 12 p 155 : quelles différentes formes d'urbanisation pouvez-vous repérer sur ces documents ?

On repère sur les différentes photographies un centre des affaires avec des bâtiments d'architecture assez modernes, des immeubles fonctionnels, voire des entrepôts, et surtout des résidences individuelles plus ou moins spontanées souvent sur les flancs du Cerro Chiquihite. Parfois ces résidences ont constitué des quartiers pérennes, avec leur vie de quartier, des marchés... Souvent les résidences sont semi-collectives en matériaux bruts.

c) Docs 4-5 : comment se manifestent les inégalités de développement dans l'espace de la ville ?

La ville affiche des écarts de niveaux de vie très importants entre les différentes communautés : les derniers recensements montrent que près de 1 enfant sur 2 y est pauvre, particulièrement dans les quartiers qui concentrent les minorités. Souvent ils coïncident avec les vieux espaces industriels. Les résidences y sont souvent délabrées, contrairement aux quartiers des middle et upper classes, notamment le SE de Londres récemment loti en pavillons individuels de bon standing.

c') Docs 5 p 153, 9 p 154, 10 p 155 : comment se manifestent les inégalités de développement dans l'espace de la ville ?

Les écarts de revenus et de niveaux de vie sont colossaux : on constate que les plus pauvres, vivant dans des habitats spontanés, se concentrent dans les zones qui cumulent des risques industriels et naturels (inondation, volcanisme, séisme...) ; et ce malgré les récents plans de prévention et de protection rendant ces zones inconstructibles ou très surveillées. Les pauvres sont aussi ceux qui passent le plus de temps dans les transports en commun ou individuels les moins sûrs, les plus polluants. Ils doivent donc pour travailler perdre beaucoup de temps pour regagner le centre-ville. Les axes de communication sont souvent des barrières entre les quartiers riches et pauvres (les quartiers riches étant par ailleurs entourés de barrières de protection)

### **1) De grandes consommatrices d'espace**

Aujourd'hui on compte 51% d'urbains, l'essor a été constant et rapide sur les 50 dernières années, particulièrement dans les pays du sud.

La croissance urbaine dans les PED est extrêmement rapide ; par exemple en Afrique, depuis 1960, la population a triplé mais la population urbaine a été dans le même temps multipliée par 9. C'est au sud que les mégapoles seront les plus nombreuses dans le futur : on compte déjà trois villes de plus de 12 millions d'habitants en Inde, autant que sur le continent africain dans son entier, plus qu'aux Etats-Unis, autant qu'au Japon. La principale aire urbaine reste au « nord », Tokyo (35,2M) mais New York, seconde encore il y a quatre ans, pointe en 6<sup>ème</sup> position derrière Jakarta (22M), Bombay (21,3), Delhi (21), Manille (20,8). D'ici 2050 la croissance urbaine sera deux fois plus rapide au sud, quatre fois plus rapide dans les PMA que dans les PDEM. Si bien qu'en 2050, il y aura 4 fois plus d'urbains au sud qu'au nord. La croissance la plus forte depuis 1950 a été enregistrée en Asie et en Afrique : c'est aussi là que le coût environnemental de la croissance est le plus élevé : Delhi est ainsi la ville la plus polluée de la planète, à l'image de l'Asie qui compte 9 des 10 villes les plus polluées du monde (la plus polluée étant le Caire en Afrique).

Ces métropoles sont largement maritimisées, car leur dynamisme repose prioritairement sur les ports équipés de conteneurs qui servent de pivot au commerce régional, dans le cadre de la mondialisation. Des réseaux urbains très denses apparaissent ainsi en Asie, le continent le plus actif dans le transport de marchandises par voies maritimes (on parle d'un corridor asiatique, de la mégapole japonaise à Singapour). Sur les dix premiers ports mondiaux, 9 sont asiatiques, 8 sont chinois.

Néanmoins ces villes du sud sont inégalement connectées entre elles, contrairement aux villes du nord, complémentaires par leurs activités et leurs réseaux de transport : on parle dans leur cas de mégalopole car les villes sont entremêlées à tel point qu'il est impossible de les dissocier.

Ces grandes villes ont tant de points communs par leurs activités, la diversité de leurs populations, leurs formes d'habitat, qu'elles se ressemblent plus entre elles qu'avec leurs environs immédiats. Le géographe Dollfus a ainsi parlé d'un archipel mégalopolitaine mondial, reprenant l'image de villes perçues comme des îles parfaitement connectées entre elles par des réseaux de transport multimodaux et hyperperformants.

## ***2) Un lieu de commandement***

Ces grandes villes sont pour la plupart des métropoles, des aires urbaines commandant au moins les activités et les fonctions d'une large région. Quand son rayonnement s'étend au monde entier, on parle de ville mondiale. Quand cette domination passe par la maîtrise des grands réseaux d'information, de télécommunication (les grandes chaînes de télévision, les sièges sociaux des fournisseurs d'accès internet), des réseaux financiers (bourses, sièges sociaux de banques, d'assurance), on parle de villes globales.

Toute métropole n'est pas forcément une mégapole et inversement : la masse démographique ne signifie pas toujours que l'on domine un vaste territoire. Lagos au Nigéria compte plus de 10 millions d'habitants, mais son rôle de commandement sur le continent est limité. En revanche, Amsterdam ne compte guère que 2 millions d'habitants, mais dispose de toute la palette d'une métropole européenne.

La métropole se définit donc par une capacité de commandement sur sa périphérie plus ou moins proche : ce rayonnement est rendu possible par deux aspects : d'une part ses fonctions. La métropole possède souvent une population importante, au revenu divers, donc une main d'œuvre importante, plus ou moins qualifiée, qui constitue également un important marché de consommation. Elle concentre en son hypercentre des activités à très forte valeur ajoutée (centre des affaires avec des sièges sociaux d'entreprises, une bourse, des sièges de banques, d'assurance, centre administratif et politique avec des ambassades, des ministères, éventuellement des lieux de gouvernement, un centre culturel avec des pôles universitaires, des centres de recherche, des hôpitaux pour former également les médecins, des sièges de chaînes de télévision...). D'autre part ces villes doivent leur dynamisme à des réseaux de communication ultradéveloppés et multimodaux : on peut passer de l'un à l'autre sans perdre de temps, métro, train, bus, voiture, tramway... Cela permet de transférer des flux importants de population (par exemple le métro de Tokyo draine chaque jour plus de 8M de passagers ! L'aéroport d'Atlanta, le plus fréquenté au monde, voit transiter chaque année près de 90M de passagers.

## ***3) Un espace fragmenté***

Les espaces urbains font cohabiter des populations qui pourtant ne vivent pas ensemble ; les quartiers riches sont de plus en plus isolés des plus pauvres, par des équipements

collectifs, des routes, voire des murs. Le cas le plus frappant est celui des gated communities isolées par des murs ou des barrières électrifiées, gardées le plus souvent par des vigiles employés par des sociétés privées. Le cas le plus abouti de ségrégation urbaine reste la ville d'apartheid, divisées en quartiers ethniques isolés par les axes de transport, sans voies de communication transversales. Aujourd'hui l'apartheid a cessé d'être en Afrique australe mais une ségrégation sociale a remplacé la ségrégation raciale. Les plus riches vivent totalement coupés des plus pauvres.

## II-Les réponses durables à la congestion et aux inégalités

d) Docs 8 p148-15 p 150 : en quoi les politiques d'aménagement de la ville peuvent-elles apporter une réponse aux inégalités de développement ?

La politique de péage urbain à Londres a permis de réduire la circulation de près de 15%, de diminuer les temps de trajet par conséquent et de fluidifier les parcours. Le développement du covoiturage et des transports en commun a aussi participé à la réduction de la congestion.

La préservation de l'environnement passe aussi par le volontarisme politique : la réalisation d'écoquartiers respectueux des normes de haute qualité environnementales, privilégiant les plus démunis, est souvent le fruit des décisions politiques des élus locaux ou nationaux.

e) Docs 10,11 p 149 et 15 p 150 : comment les pouvoirs publics peuvent-ils agir pour réduire l'encombrement et la pollution des villes ?

Les nouveaux quartiers reconstruits sur des espaces industriels réhabilités ou anciennement pollués intègrent la nécessité de réduire le trafic routier, de valoriser les habitats à haute qualité environnementale, de conserver des ceintures vertes autour des zones nouvellement loties. Les pouvoirs publics envisagent aussi que ces nouveaux quartiers ont une durée de « vie » limitée car les activités qu'ils supportent sont également limitées dans le temps. Ils imaginent dès la construction une reconversion possible, ici en réservant les résidences aux habitants pauvres (Greenwich Millenium village).

d') Docs 2 et 4 p 152-153 : en quoi les politiques d'aménagement de la ville peuvent-elles apporter une réponse aux inégalités de développement ?

La ville a tenté d'améliorer les équipements collectifs et de réduire les pollutions diverses en faisant évoluer les activités et donc la structure de la population active : depuis les années 1980, la ville est passée d'une économie industrielle à une économie tertiaisée. Le CBD de Santa Fe avec ses immeubles de bureaux adossés à des quartiers résidentiels, en est la preuve. Le quartier a été construit sur une ancienne décharge dépolluée.

e') Docs 11, 13 p 155 et 16 p 156 : comment les pouvoirs publics peuvent-ils agir pour réduire l'encombrement et la pollution des villes ?

La construction des nouvelles routes prend soin d'éviter de pénétrer dans la ville pour alimenter des flux supplémentaires vers l'intérieur de la cité. Aujourd'hui on s'aperçoit que la plus grande partie des trajets s'effectuent avec des modes de transport propres, bus et microbus, et ce sont eux qui génèrent le moins de pollution. Ce sont les pouvoirs publics qui ont favorisé le développement des infrastructures nécessaires. Il est interdit à chaque voiture de circuler un jour par semaine environ, depuis 1988, pour réduire la quantité de CO2 dans l'atmosphère. Les mesures écologiques se sont multipliées lors de la rénovation de quartiers (par exemple par des panneaux solaires, des jardins...). Le retraitement des déchets et des ordures pour approvisionner la ville en énergie propre

est également à l'œuvre dans le cadre du « plan vert ».

### ***1) Agir sur les transports urbains pour transformer la ville***

Transformer la ville induit de réduire les déplacements en voiture au cœur de la ville en construisant des parkings aux entrées de villes, pour permettre aux gens d'emprunter ensuite les transports en commun, ou en imposant des péages urbains comme Londres (des caméras s'assurent que ceux qui circulent en centre-ville en ont le droit).

Dans les pays où la voiture est plus qu'un moyen de transport, mais un objet culturel et identitaire, cela reste compliqué, notamment aux Etats-Unis : il faut sortir de la culture du « drive in », ce qui reste une vue de l'esprit dans des Etats comme la Californie ou le Texas. Le développement des « transports en commun en site propre » n'est pas l'apanage des pays riches : en Colombie, à Bogota, a vu le jour le projet de Transmilenio, un réseau de bus isolé sur des voies pénétrantes, desservant autant le centre-ville que les périphéries, à un coût nettement plus modique que le métro (-80%). Dans le sillage de ce projet, le réaménagement du centre-ville, de la chaussée, de l'espace public, a fait chuter la criminalité. Dans les PMA en revanche, la situation est assez chaotique : en Afrique noire, les seuls transports en commun en vigueur sont souvent les taxibrousses qui Les initiatives sont évidemment plus nombreuses dans les PDEM : à Copenhague, 30% des déplacements urbains se font à vélo, l'achat de véhicules à moteur est taxé fortement. L'objectif est fixé à 50% pour 2015. Le Finger plan prévoit une limitation de l'extension des réseaux urbains dans 5 directions.

### ***2) Vers une politique de la ville capable de réduire les inégalités de développement.***

Certaines villes ont anticipé la nécessité de développer une politique durable d'urbanisation. Tel est le cas de la capitale de l'Etat du Paraná, Curitiba, au Brésil, laquelle héberge aujourd'hui 3,3M d'habitants, 11 fois plus qu'en 1960. Cette ville soucieuse de se construire en suivant un urbanisme harmonieux a développé un réseau de transports publics très performant, et dispose d'un des niveaux de vie les plus élevés de toutes les métropoles du pays : dans les favelas où le traitement des déchets est impossible, le gouvernement a décidé de donner de la nourriture aux habitants qui collecteraient eux-mêmes les déchets (1kg de déchet = 1kg de nourriture). Cette nourriture provient du surplus des petits paysans trouvant ainsi un débouché capital pour leur production. Les transports en commun sont privilégiés, autour de la principale artère, la « Linha verde ». Y coexistent des transports en commun et individuels, les plus pauvres n'ayant pas à payer ces transports par un système de péréquation.

### **III-La rénovation des quartiers vétustes au cœur des politiques du développement durable**

f) Docs 14-15 p 150 : dans quelle mesure la réhabilitation de ce quartier constitue-t-elle une solution d'urbanisation durable ?  
Le quartier a été réhabilité en veillant à

f') Docs 14 p 156 : dans quelle mesure la réhabilitation de ce quartier constitue-t-elle une solution d'urbanisation durable ?  
Le quartier de Xochimilco doit être

préservé l'écosystème particulier qui était menacé. On a évité le tout béton, et essayé de favoriser des constructions peu exigeantes en énergie, avec des matériaux peu polluants. Malheureusement le résultat reste inégal, et souvent ces quartiers ne sont pas réellement autonomes sur le plan énergétique.

préservé pour conserver son statut de site appartenant au patrimoine mondial de l'UNESCO. La conservation des jardins flottants et des fêtes traditionnelles est donc capitale pour préserver durablement l'identité de ces quartiers.

Le résultat n'est pas encore totalement satisfaisant car la desserte n'est pas assurée, la ville étant victime de son succès touristique et de sa forte croissance urbaine (population X 8 en 60 ans).

Les quartiers durables sont des quartiers souvent réhabilités ou rénovés sur d'anciens sites industriels, pollués, ou abandonnés, et qui doivent respecter des normes de haute qualité environnementale. Ils s'inspirent notamment de la charte d'Aalborg (signé au Danemark en 1994) et définissant les principes de durabilité des villes, eux-mêmes prenant leur source dans les agendas 21 signés à Rio en 1992 : ces villes plébiscitent le développement des transports en commun, la construction de bâtiments à basse consommation énergétique, mais ils restent évidemment minoritaires : à Fribourg, pilote en la matière, cela ne concerne que 7,5% de la population en 2010. Hammarby à Stockholm (Suède) ne rassemblera à terme que 25 000 privilégiés. Le quartier de Bonne à Grenoble, ne compte guère que 850 logements... Rares sont ceux qui réservent une place importante aux logements sociaux, comme BedZed à Londres grâce aux subventions diverses.

La clef pour une urbanisation durable reste la réalisation de modes de transport durables : à Istanbul notamment, le projet de construction d'un tunnel de 18kms sous le Bosphore, pour désengorger Istanbul, reflète tous les espoirs des Stambouliotes. Il porte le nom de Marmaray (et reposera jusqu'à 61m de profondeur). De la même façon à Mumbai, le métro qui offrira 9 lignes en 2021 devrait permettre de desservir tous les quartiers, y compris les plus pauvres. La première ligne à elle seule pourra transporter près de 600 000 personnes par jour.