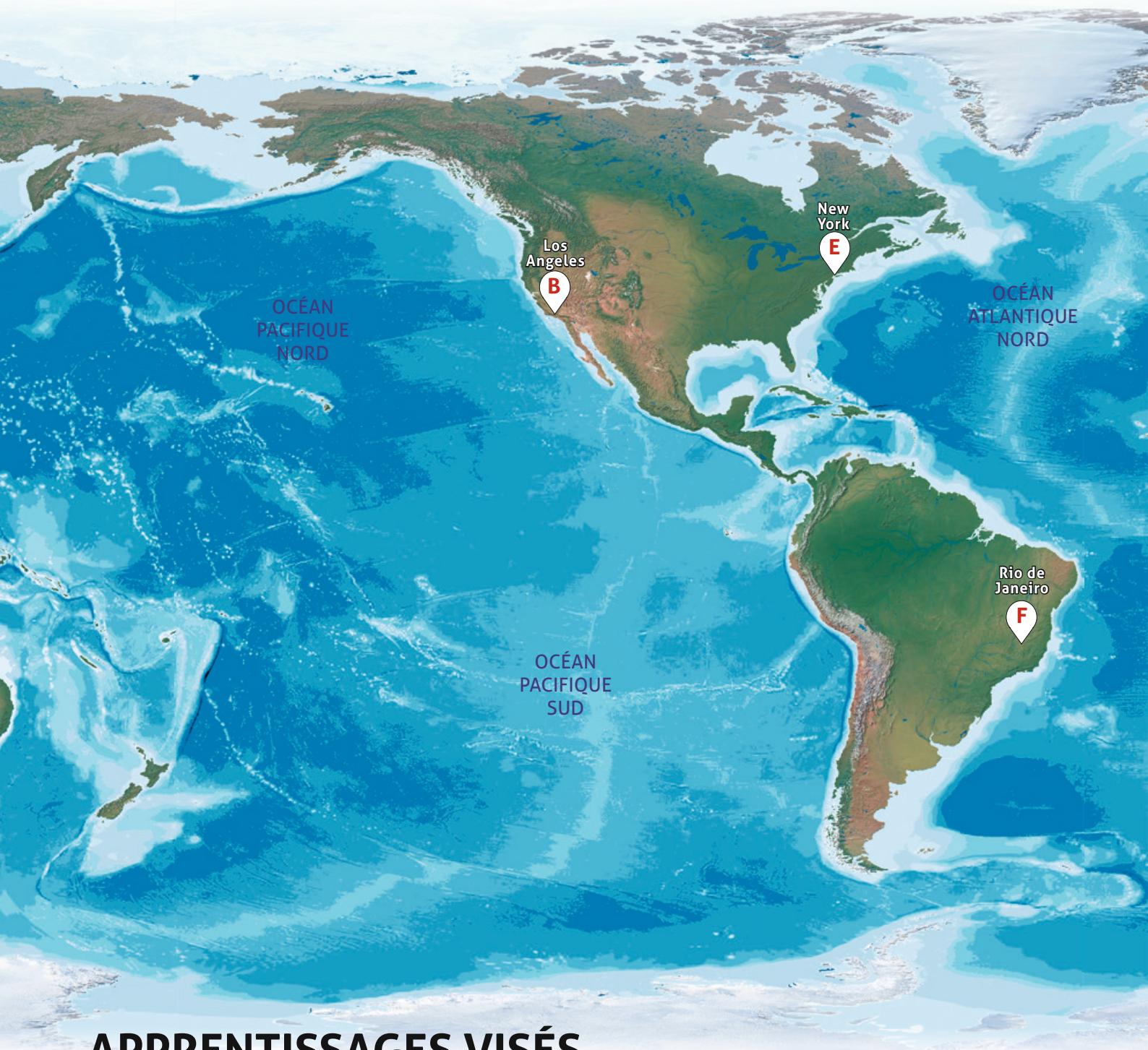


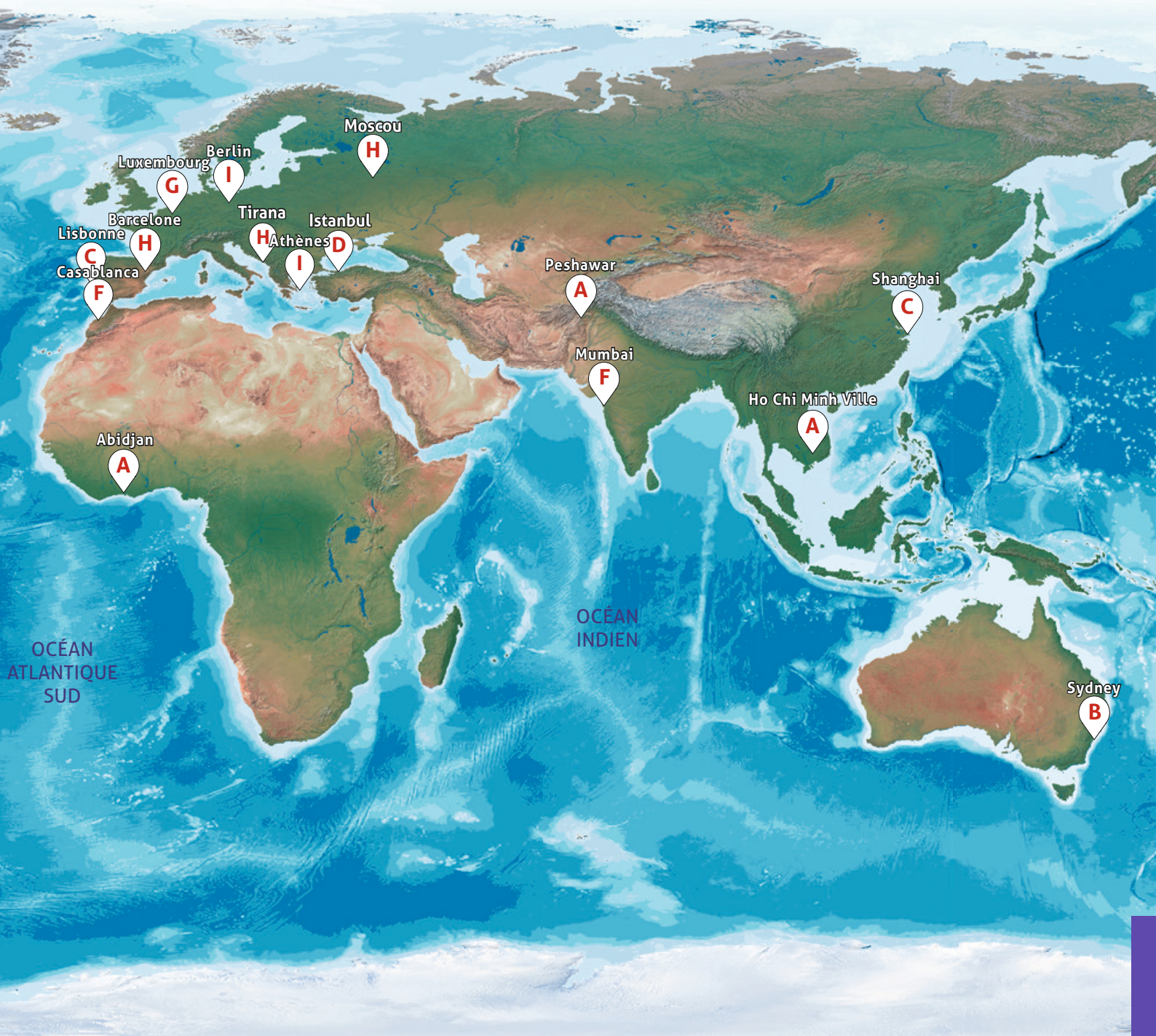
VIVRE EN VILLE, ICI ET AILLEURS



APPRENTISSAGES VISÉS

EN ÉTUDIANT CE THÈME, TU APPRENDRAS À :

- reconnaître certaines caractéristiques d'un espace urbain ;
- identifier des phénomènes et des acteurs qui font évoluer le paysage urbain ;
- distinguer différentes formes d'organisation urbaine ;
- reconnaître et interpréter les représentations de la ville des uns et des autres ;
- identifier les attentes des acteurs urbains et les conflits potentiels en vue de proposer des solutions pour une cohabitation urbaine harmonieuse ;
- acquérir un vocabulaire spécifique à l'urbanisme.



AU TRAVERS DU THÈME, TU APPRENDRAS AUSSI PROGRESSIVEMENT À :

- lire des documents de différents types (cartes thématiques, plans, graphiques, tableaux de données, etc.), en extraire des informations et les mettre en relation ;
- synthétiser des informations sous la forme de production de documents, en particulier de schémas heuristiques et de dessins ;
- localiser des espaces en lien avec la problématique urbaine ;
- analyser et évaluer le potentiel d'une zone urbaine de manière à élaborer, argumenter et choisir un projet d'aménagement.

Vivre en ville, ici et ailleurs

Au fil des décennies, de plus en plus d'humains habitent en ville et les villes deviennent de plus en plus grandes. En Europe, même lorsqu'on vit dans une région rurale★, on ne peut ignorer la ville puisque chacun s'y rend, que ce soit pour travailler, pour faire des achats ou pour ses loisirs. Selon certains géographes, on peut d'ores et déjà considérer que les Européens sont tous urbains★.

Quels avantages les citadins trouvent-ils à résider dans des lieux si denses ? Comment ont-ils construit, aménagé leur ville ? Comment se sont-ils réparti les espaces ? Quelles sont les limites des villes ? Comment se décident les aménagements★ urbains ?

Toutes ces questions essentielles reviennent dans les débats publics ; il est donc important de les aborder et de maîtriser les outils géographiques permettant de les comprendre.

En Europe, bien des villes cherchent, par différents moyens, à rendre leur centre agréable à vivre pour les résidents comme pour ceux qui y travaillent ou le visitent. Ce défi est d'autant plus important que la ville doit rester un lieu de vie qui convient à tous les acteurs★. Par ailleurs, plusieurs villes dans le monde se développent, connaissent une explosion urbaine inédite dans l'histoire humaine et n'ont pas les moyens économiques et politiques de faire face aux énormes défis que la croissance rapide des mégapoles génère.

La ville est-elle le lieu privilégié des échanges culturels et des expériences novatrices ou un espace développant nuisances et précarité ? La complexité de la ville est passionnante, elle est un des objets d'étude préférés des géographes !



Comment se représente-t-on la ville ?



Est-ce que j'habite en ville ?



Pourquoi les villes grandissent-elles ?

D



Comment les villes changent-elles ?

F



Où, comment et pourquoi les bidonvilles existent-ils ?

E



Qui vit où ?

G



Entre densité et diversité, comment vivre ensemble ?

H



Quelles solutions pour se déplacer en ville ?

I



Que faire d'un aéroport désaffecté ?

COMMENT SE REPRÉSENTE-T-ON LA VILLE ?

Cinéma, poésie, chanson ou photographie, la ville figure dans des millions d'œuvres artistiques. Leurs auteurs ont cherché par ce biais à transmettre certaines de leurs **REPRÉSENTATIONS** de l'espace urbain*, car chacun d'entre nous perçoit son environnement et celui des autres de façon différente, en fonction de ses goûts, de ses connaissances ou de ses attentes.

Dans le cas de la ville, les représentations artistiques proposent des contrastes parfois très marqués. Dans les films ou les romans, la ville est un lieu social qui permet la rencontre entre les personnages, mais certaines scènes urbaines peuvent aussi paraître inquiétantes et oppressantes. Et face à la même scène, les différents spectateurs ne vivront pas les mêmes émotions !

Ce module invite à comparer entre elles les représentations urbaines d'auteurs de bandes dessinées et à les confronter à nos propres représentations.

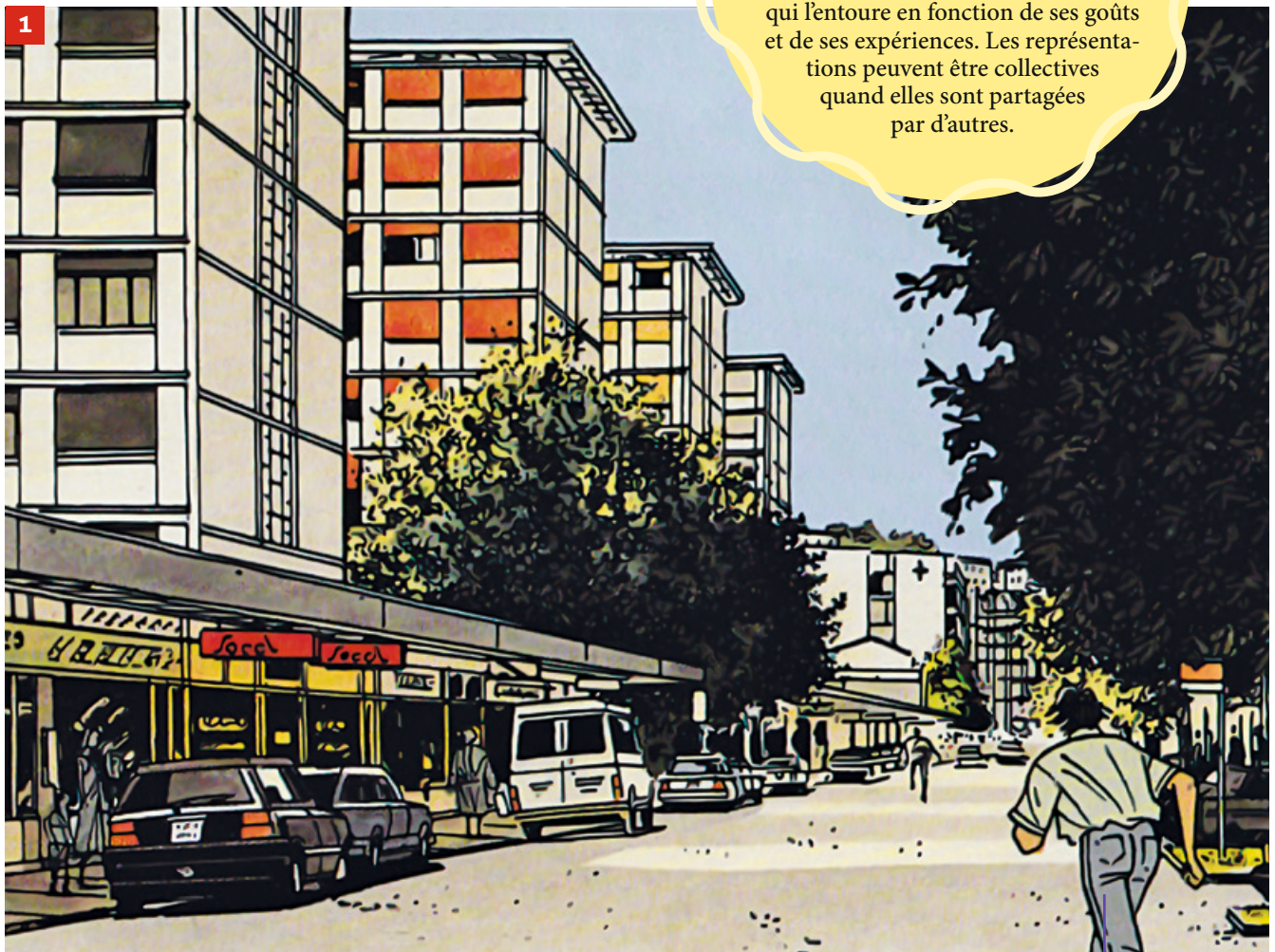
Quelles représentations de la ville trouve-t-on dans ces cases et sont-elles positives ou négatives pour chacun ?

Et si toi tu réalisais une bande dessinée, que choisirais-tu de faire figurer dans un paysage urbain ?

REPRÉSENTATION

Perception personnelle de la réalité et fait d'exprimer par une image ce qui est présent dans notre esprit.

Chaque personne construit ses propres représentations de la réalité qui l'entoure en fonction de ses goûts et de ses expériences. Les représentations peuvent être collectives quand elles sont partagées par d'autres.



Source : Vanina business, Stéphane Clément, *Chroniques d'un voyageur*, Les Humanoïdes Associés, 1999.

Daniel Ceppi.



2

Saigon (Hô Chí Minh City)

Source: Saigon-Hanoi, Dupuis, 1992.

Cosey.

3

Nous habitons tous à Yopougon, un quartier populaire d'Abidjan, que nous avons baptisé "Yop City," pour faire comme dans film américain.



Source: Aya de Yopougon, Gallimard, 2005.

Clément Oubrière.

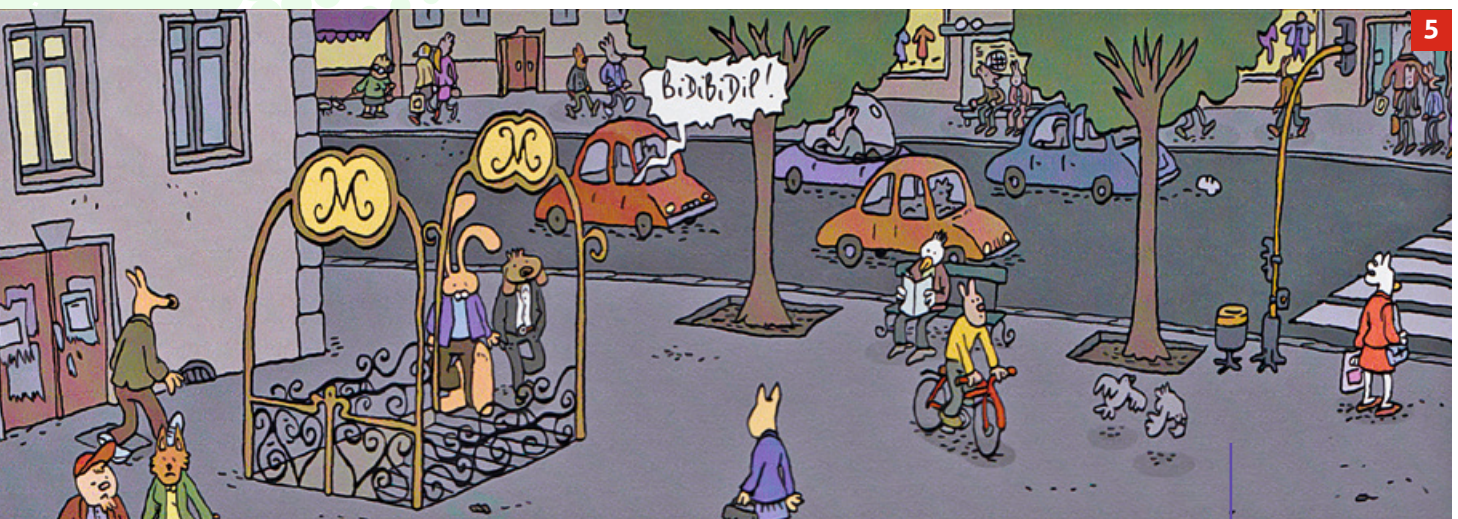
La bande dessinée a longtemps été considérée comme un art secondaire, réservé aux enfants. Depuis quelques décennies, ce n'est plus le cas, grâce à l'émergence d'auteurs et de dessinateurs de grand talent, notamment dans les pays francophones (Belgique, France, Suisse, entre autres), ce qui explique la forte présence de Paris dans la bande dessinée.

En examinant les cases présentées, on perçoit rapidement les différences de style des dessinateurs choisis.



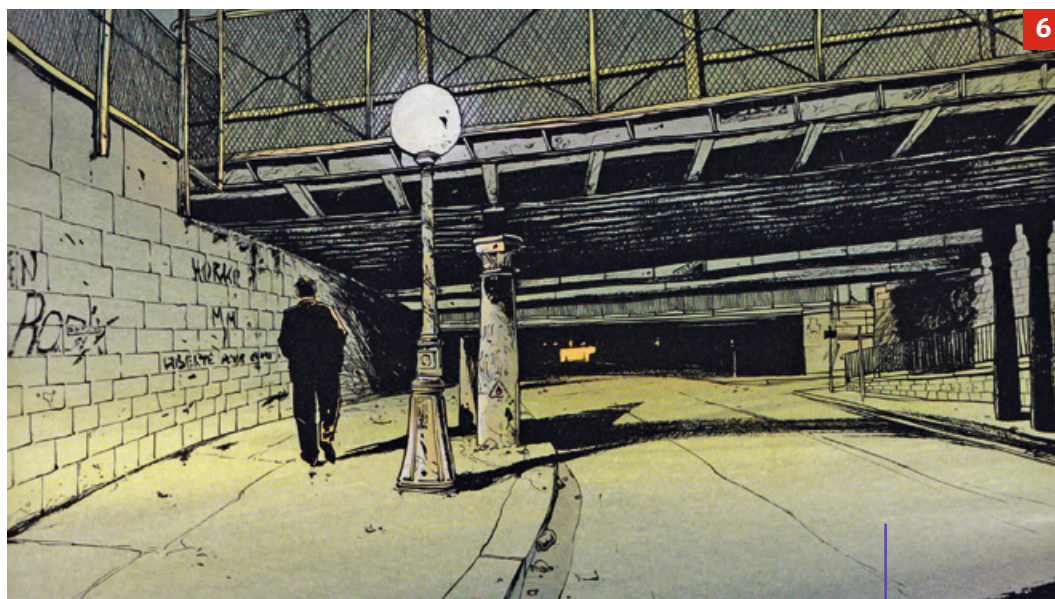
Source: S.O.S Bonheur, Dupuis, 1988.

Griffo.



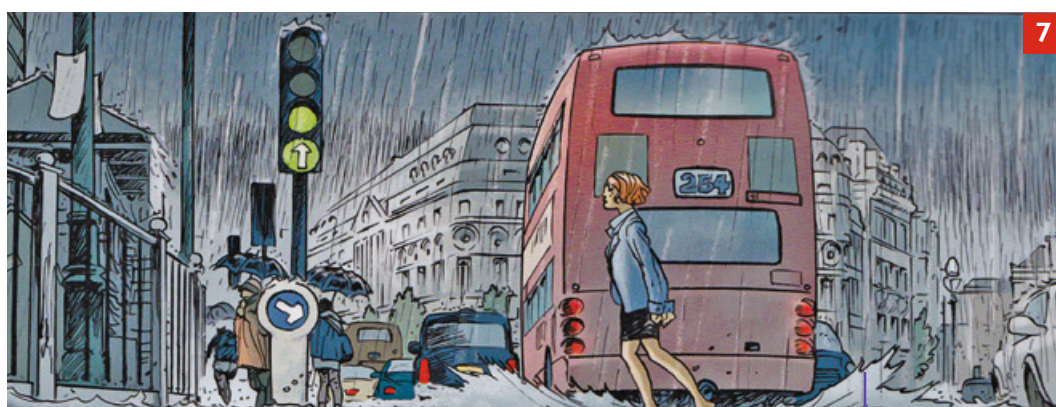
Source: La vie comme elle vient (Les formidables aventures de Lapinot), Dargaud, 2004.

Lewis Trondheim.



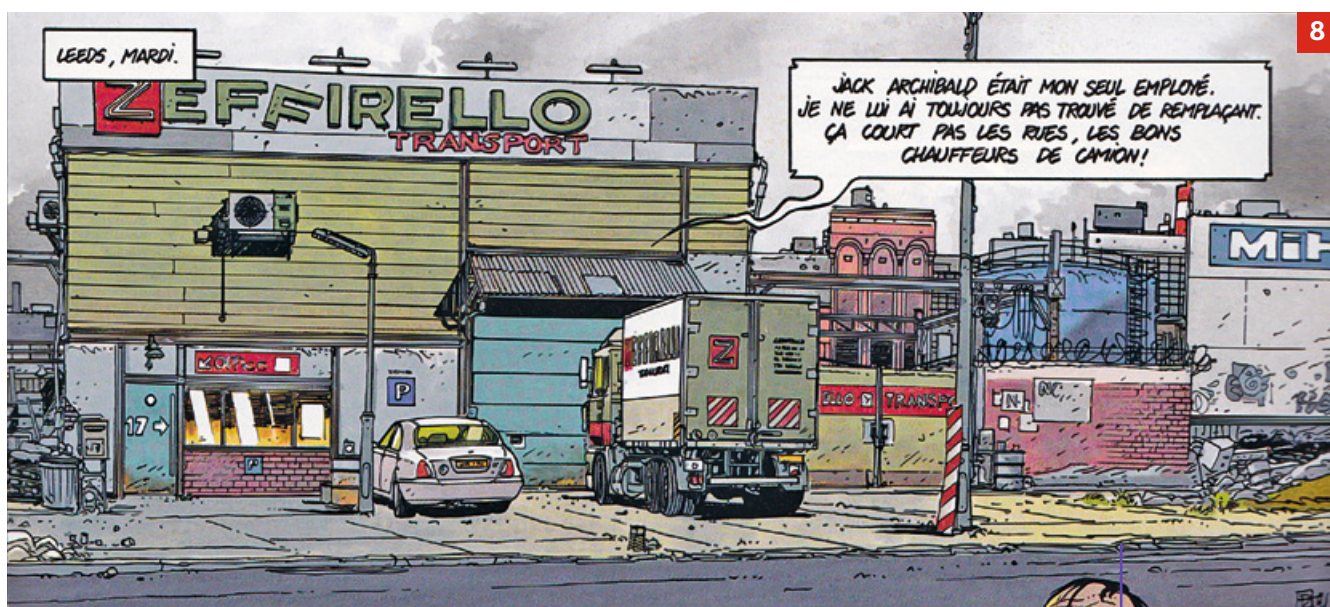
Source: *Le Choucas - Le Choucas s'incruste*, Dupuis, 2001.

Christian Lax.



Source: *Destins - Le hold-up*, Glénat, 2010.

Michel Durand.



Source: *Les Coulisses du pouvoir - Cas de conscience*, Casterman, 2001.

Jean-Yves Delitte.



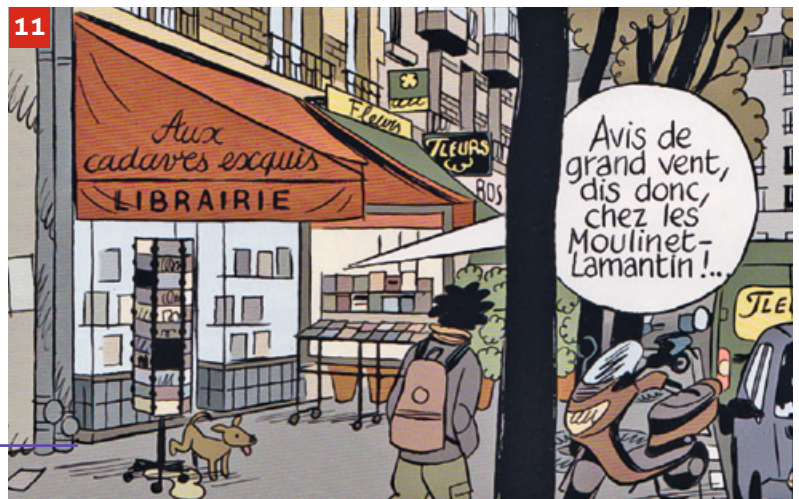
André Juillard.

Source: *Le cahier bleu*, Casterman, 1994.



Philippe Francq.

Source: *Largo Winch - Mer Noire*, Dupuis, 2010.



Jacques Tardi.

Source: *Le perroquet des Batignolles*, Dargaud, 2011.



12

Rodguen.

Source: *Ma révérence*, Delcourt, 2013.

TOUT ÇA EST UN MÉLANGE DE CHOSES QUE JE VOIS, QUE J'ENTENDS, QUE JE RESENS, QUE JE DEVINE ET QU'IL M'EST DIFFICILE D'ANALYSER. PAS ASSEZ DE REÇUL NI DE CULTURE POLITIQUE. JE ME PROMÈNE, JE FAIS MES PHOTOS, J'ATTENDS QU'ON PARLE. ÇA M'INTÉRESSE D'ÊTRE, AU PROPRE COMME AU FIGURÉ, DANS CET INEXTRICABLE BAZAR.



13

Source: *Le Photographe*, Dupuis, 2006.

Emmanuel Guibert.

Lieux représentés

1. Genève (Suisse).
2. [Hô-Chi-Minh-Ville](#) (Vietnam).
3. [Abidjan](#) (Côte d'Ivoire).
4. Ville imaginaire.
- 5-6-9-11-12. Paris (France).
7. [Londres](#) (Royaume-Uni).
8. [Leeds](#) (Royaume-Uni).
10. Lucerne (Suisse).
13. [Peshawar](#) (Pakistan).

EST-CE QUE J'HABITE EN VILLE ?

Comment définir concrètement une ville ? Est-ce par son étendue, le nombre d'habitants qu'elle contient, ce qu'on y trouve ? Parle-t-on de la même chose dans tous les pays ? Imagine un lieu de 50 000 habitants, sans écoles, sans hôpitaux, sans terrains de sport, sans magasins : est-ce une ville ? À l'inverse, un lieu de 2000 habitants avec des restaurants, des boutiques, des places de travail : est-ce déjà une ville ?

Il existe de nombreux qualificatifs pour décrire les fonctions et les particularités de « la ville » : ville industrielle, ville d'art et d'histoire, ville d'eau, ville universitaire ou encore ville verte, ville durable, etc.

On parle aussi souvent d'**AGGLOMÉRATION**. Toutes ces précisions mettent en évidence certaines caractéristiques de la ville.

Certaines villes se distinguent des autres par leurs fonctions stratégiques à l'échelle mondiale (impor-

tance dans la formation, la recherche, l'innovation, la finance, la consommation, les transports, la communication notamment). Ces métropoles sont les centres de commandement de la mondialisation ★.

Ce module permet d'aborder la diversité des définitions du monde urbain ★.

AGGLO- MÉRATION

Espace constitué
d'une ville
et de sa banlieue ★.



La Chaux-de-Fonds (Suisse).



Des indices pour identifier et définir la ville



15
Marché* aux oignons (Ziebelemerärit) à Berne (Suisse).

Port de Saint-Malo (France).



16
Lausanne.



18
Amsterdam (Pays-Bas).

Mareuil-lès-Meaux, région de l'Île de France (France).



20



Athènes (Grèce).

VILLE

Lieu qui rassemble une population nombreuse dans un espace restreint.

Elle propose des activités et des services diversifiés tels que commerces, écoles, hôpitaux, industries, loisirs et administrations publiques.

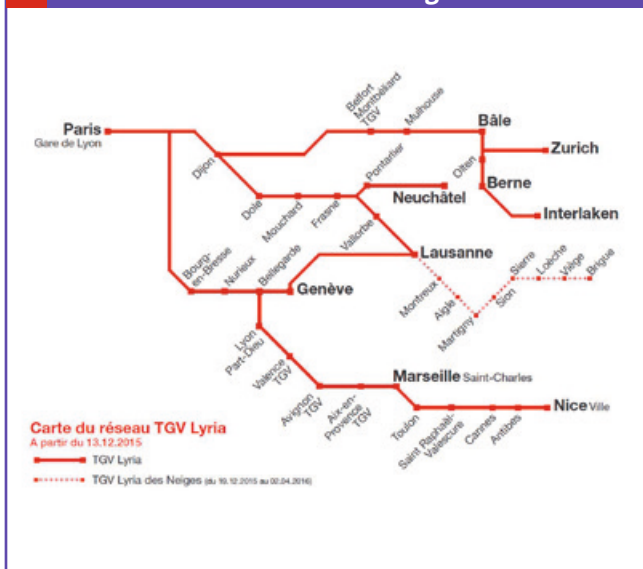
21 Nombre d'habitants minimum pour une VILLE

Suisse: 10 000 hab.
 France: 2 000 hab.
 Danemark: 200 hab.
 Pays-Bas: 20 000 hab.
 Japon: 45 000 hab.

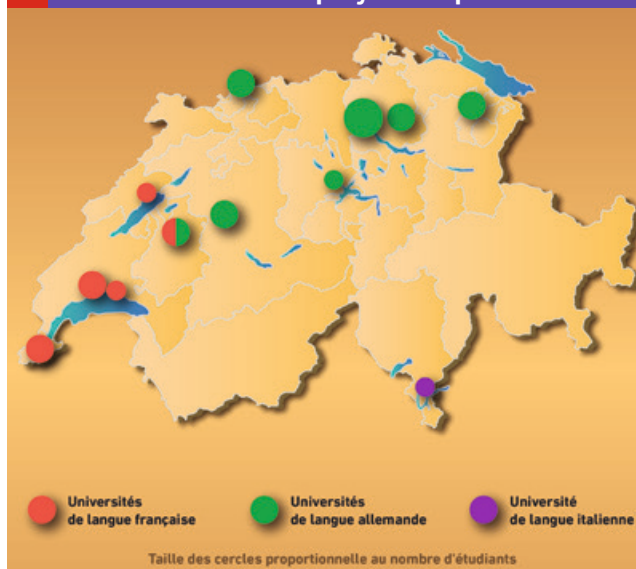
Il est donc difficile de définir une ville du point de vue de la quantité de ses habitants. Il est aussi difficile de comparer des villes entre différents pays.

Source: OFS, 2012.

22 Carte d'un réseau de trains à grande vitesse



23 Universités et écoles polytechniques en Suisse



Source: SZFH OCUS.



24



Stade Allianz Arena à [Munich](#) ([Allemagne](#)), contient environ 70 000 places.

Opéra de [Sydney](#) ([Australie](#)).

25



26

Les très grandes villes

Différentes définitions les caractérisent.

MÉTROPOLE: agglomération importante surtout en tant que centre de décisions, qui exerce une influence sur une région, voire sur le monde. Exemples: Kiev ([Ukraine](#)), Madrid ([Espagne](#)), Londres ([Royaume-Uni](#)).

MÉGAPOLE: agglomération de plus de 10 millions d'habitants. Exemples: l'Île de France (région parisienne) 12 millions; le Grand New York (EU) 23 millions; Tokyo ([Japon](#)) 43 millions.

MÉGALOPOLE: espace urbain (plus de 25 millions d'habitants) composé de plusieurs villes interconnectées qui s'étendent tellement qu'elles se touchent. Exemples: sur la côte Est des [États-Unis](#), Boston, New York, Washington, Baltimore et Philadelphie forment une mégapole de 70 millions d'habitants.

27



[Grand Los Angeles](#) (États-Unis), mégapole de 18 millions d'habitants.

POURQUOI LES VILLES GRANDISSENT-ELLES ?

Aujourd'hui, plus de 7 milliards d'êtres humains vivent sur Terre. Ça n'a pas toujours été le cas. La population a crû lentement jusqu'à la révolution industrielle (vers 1800) pour atteindre le premier milliard, mais il n'a fallu que 200 ans pour multiplier ce nombre par sept ! La répartition des êtres humains n'est pas uniforme. La **DENSITÉ** de la population dans certains espaces est forte, alors que d'autres demeurent pratiquement vides. Ce constat peut se faire à l'échelle mondiale, mais aussi au niveau d'un pays, voire d'une région.

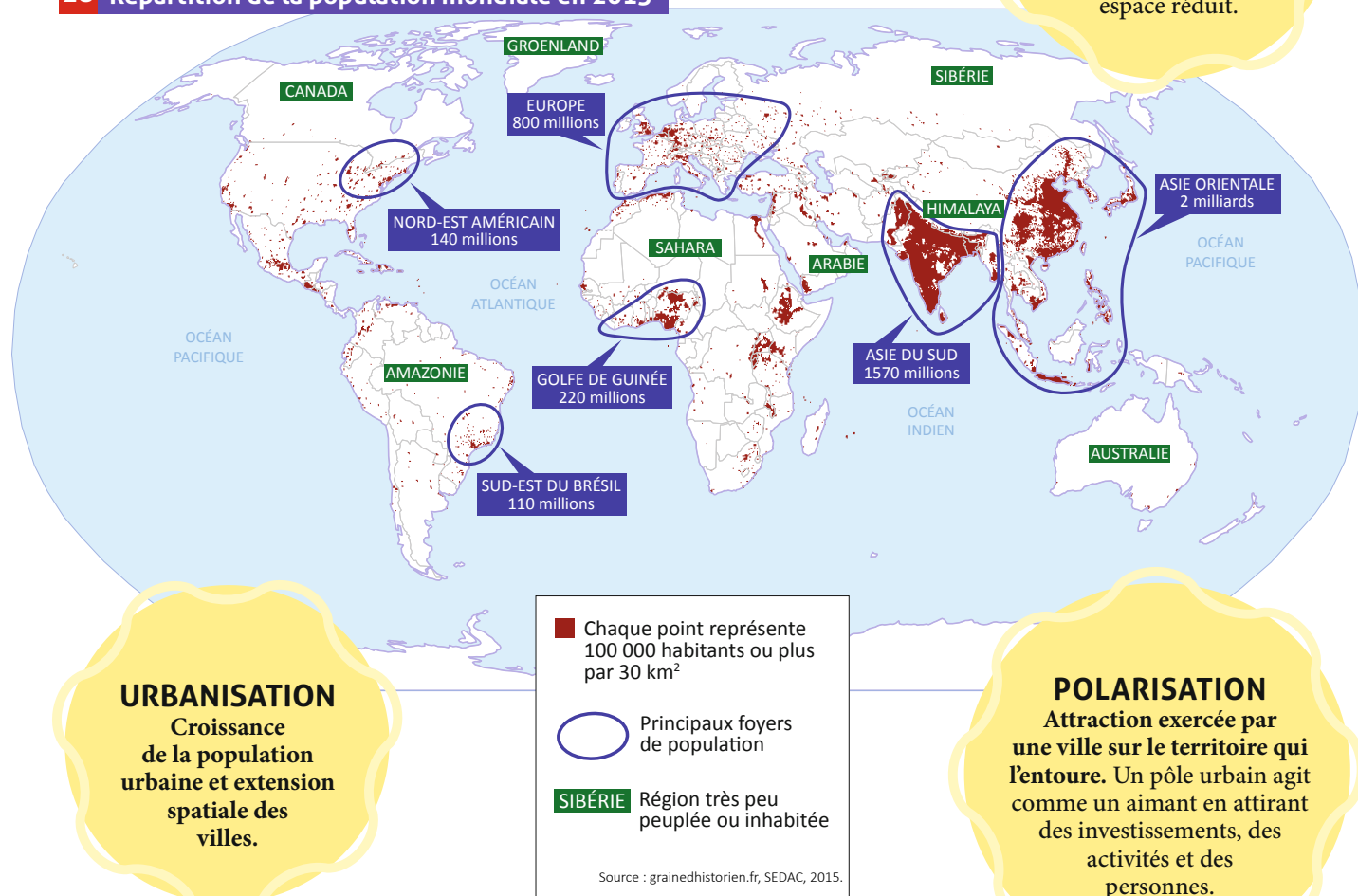
La concentration de la population se manifeste aussi par une forte croissance des villes, toujours plus nombreuses et toujours plus grandes. Depuis un siècle, la population urbaine [★] a augmenté dix fois plus vite que la population totale : on parle d'accélération de l'**URBANISATION** et même d'explosion urbaine. La moitié de la population mondiale vit aujourd'hui dans un environnement urbain.

Dans les pays riches, l'augmentation de la population des centres urbains est moins forte, car le mode de vie urbain s'est étendu sur l'ensemble du territoire. L'imbrication de la ville et de la campagne est telle que l'on parle de rurbanisation (mélange de rural [★] et urbain).

Par contre, dans les pays ou les régions en développement, l'explosion urbaine se poursuit, alimentée par l'exode [★] rural, l'espoir de trouver un emploi, de meilleures conditions de vie.

Pourquoi les villes sont-elles si attrayantes ? Qu'est-ce qui explique la **POLARISATION** des centres au détriment des périphéries [★] ? Quelles en sont les conséquences ?

28 Répartition de la population mondiale en 2015





La croissance des villes

29

Il y a 50 ans déjà, les Nations Unies face à la croissance de la population

En l'an 2000, la population totale du globe dépassera 6 milliards de personnes et elle pourrait même atteindre 7 milliards et demi. Depuis 1930, la population mondiale a augmenté de 1,2 milliard. Ces chiffres relèvent des projections démographiques ★ établies par la Division de la population des Nations Unies. [...] Il en ressort qu'entre 1965 et l'an 2000, la population aura presque doublé, passant de 3281 millions à 6130 millions (GdN).

Adapté de *Gazette de Lausanne*, 24 avril 1967.

30



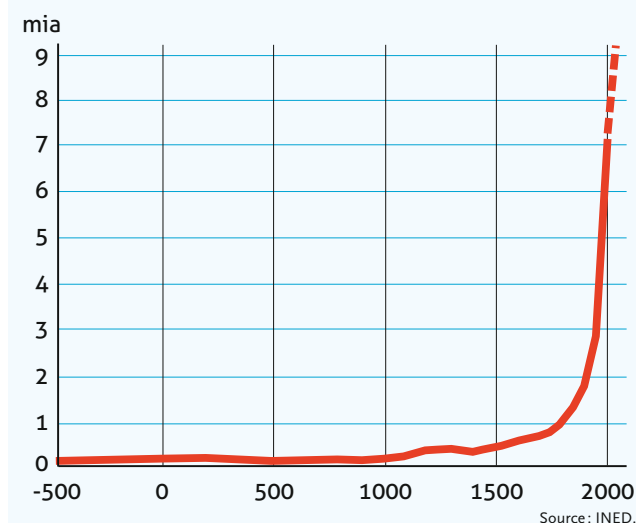
Shanghai (Chine) compte près de 25 millions d'habitants en 2017 (deux fois plus qu'en 1978).

31 Évolution effective et probable de la population mondiale

Année	Population rurale totale (milliards)	Population urbaine totale (milliards)	Population mondiale totale (milliards)
1950	1.8	0.7	2.5
1975	2.5	1.5	4
2000	3.2	2.8	6
2025	3.4	4.6	8
2050	3	6	9

Source: ONU, 2012.

32 Courbe de croissance de la population mondiale (en milliards), jusqu'aux années 2000



La population des villes: bref aperçu historique

Dans le passé, les villes comptaient peu d'habitants. Jusqu'au XIX^e siècle, Genève était la plus grande ville de l'espace suisse actuel. Vers 1700, elle comptait 20 000 habitants. Vers 1800, elle en comptait 25 000, Zurich la moitié. Ces villes offraient un lieu d'échange pour les produits agricoles ★ et artisanaux. Le nombre d'habitants dépendait beaucoup de la capacité de la région à nourrir sa population.

Quelques exceptions: Rome au début de notre ère, Constantinople vers 850 et Bagdad vers l'an 1000 notamment, comptaient déjà environ 1 million d'habitants.

Vers 1800, la révolution industrielle, principalement en Europe, a attiré une importante population dans les usines situées en ville, population qui n'avait plus de travail dans les zones rurales en raison des progrès techniques de l'agriculture (plus de production pour moins de main-d'œuvre).

33

Regard sur un pays européen, le Portugal

34 Carte des sous-régions du Portugal



35

• Village fantôme de Penamacor

- La crise qui frappe le Portugal en cette année 2011 a des conséquences encore plus désastreuses dans certaines zones rurales. Jusqu'ici, les régions les plus reculées, mal desservies et à faible potentiel économique, excepté l'agriculture traditionnelle, pouvaient survivre grâce aux subventions de l'État.

Mais aujourd'hui les caisses sont vides et les jeunes sont partis massivement en ville, les centres, pour tenter d'y trouver un emploi.

En conséquence, les commerces et les micro-entreprises mettent la clé sous la porte et des villages entiers se meurent.

Adapté de arte.tv, 2011.

CENTRE-PÉRIPHÉRIE

Expression désignant les relations inégales entre un centre, généralement dominant, et sa périphérie. Souvent utilisé pour qualifier le rapport entre la ville et la campagne, il qualifie aussi la répartition des soins médicaux entre un hôpital qui pratique une médecine de pointe et des établissements hospitaliers moins bien équipés.

36 Variation de la population du Portugal et de deux sous-régions

Population	2000	2010	2016	Variation 2000-2016
Portugal	10 249 022	10 573 479	10 309 573	+0,5 %
Beira Interior Sul	78 266	75 650	72 223	-7 %
Grand Lisbonne	1 900 505	2 034 305	2 812 678	+47 %

Source: eurostat.

Statistiques

37

L'analyse d'une situation à l'aide de données statistiques doit toujours être relativisée. Ici, la variation annuelle de la population ne dit rien sur les raisons de sa baisse dans la sous-région de Beira Interior Sul, ni sur les lieux d'émigration.

Pour avoir une vision plus précise, il faudrait d'autres données, d'autres informations.

38



Monsanto (Portugal), un village périmérique.

SUBVENTION: aide financière étatique attribuée à un secteur d'activité ou à une association.

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

•

Traduit et adapté de maisnorte.pt, 2014.

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●



Manifestation contre la fermeture d'un bureau de poste dans un village périphérique au Portugal, 2013.

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

-
-
-

Adapté de Francesc Relea, *El País*, 2010.

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● ●

-
-
-

Adapté de Conférence suisse des directrices et directeurs cantonaux de la santé, 2011.

43

Ces relations ne sont pas figées. En ce début de siècle, la Chine ou le **Brésil**, par exemple, longtemps considérés comme des périphéries sur le plan mondial, se développent au point de devenir des puissances économiques majeures.

COMMENT LES VILLES CHANGENT-ELLES ?

Le nombre total d'habitants vivant en ville ne cesse d'augmenter. Avec l'arrivée de ces nouveaux citadins, les villes grandissent. Leur croissance n'a pas toujours été régulière, les différents aménagements ★ en témoignent. En effet, à chaque époque correspondent des besoins et des styles architecturaux spécifiques.

Aujourd'hui, lorsqu'on se promène dans une ville, on est confronté aux traces de son évolution puisque nous pouvons souvent voir, dans un espace restreint, des murs romains, des gratte-ciel, des maisons médiévales et des ponts autoroutiers contemporains.

De tout temps, le cadre des villes a été aménagé de différentes manières. Certains quartiers changent d'aspect, des bâtiments sont rénovés voire remplacés, des changements dans les habitudes et des techniques nouvelles entraînent de nouveaux besoins spatiaux.

Pour illustrer ces **MUTATIONS**, tournons notre regard vers **Istanbul**, en **Turquie**. Comment cette cité chargée d'histoire a-t-elle changé ? Aujourd'hui, où et comment peut-elle s'étendre ? Quels aménagements doit-elle prévoir pour faciliter la vie quotidienne de ses 15 millions d'habitants ?

44



Sainte-Sophie. Basilique chrétienne du VI^e siècle, transformée en mosquée au XV^e siècle. Depuis 1932, Sainte-Sophie est un musée.

MUTATION

Changement de la forme et de l'organisation d'une ville sous l'effet des transformations de l'habitat et des activités. Les quartiers peuvent se spécialiser, changer de population ou se dégrader, des zones industrielles disparaître, des espaces verts être créés.

Panorama d'Istanbul (Turquie).

45 Les traces du passé



Mosquée Bleue (XVII^e s.)

Sainte-Sophie (VI^e s.)



Istanbul

46

Plusieurs noms pour une seule ville

VII^e siècle avant J.-C.: cité grecque appelée **Byzance**.

330: capitale de l'Empire romain d'Orient fondée par l'empereur Constantin 1^{er} et nommée **Constantinople**.

1453: conquête par les Ottomans (Turcs). Le nom d'**Istanbul** est progressivement utilisé mais ne deviendra officiel qu'en 1930.

47 Plan de Constantinople à la fin du XII^e siècle



Source: academie-en-ligne.fr

Une ville de plus en plus grande

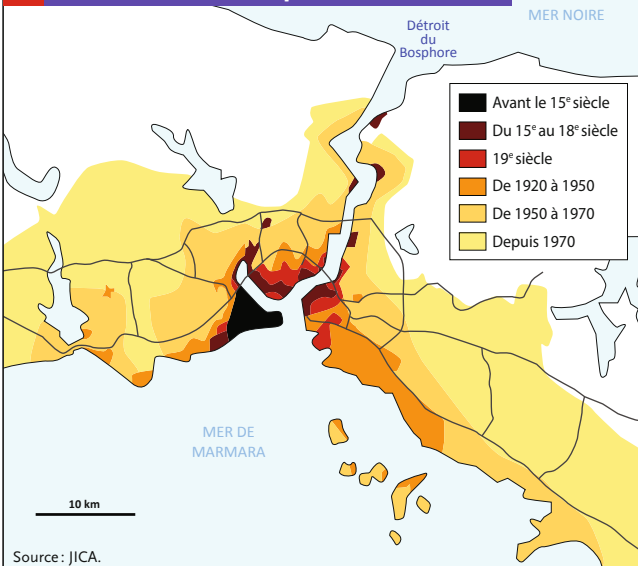
Istanbul est une ville très dynamique. Elle attire énormément de personnes et d'activités. Pour les accueillir, la ville a débordé de son emplacement d'origine, s'étendant désormais sur les deux côtés du Bosphore.

Face à cet **ÉTALEMENT URBAIN**, les autorités tentent d'anticiper et de planifier les nouveaux quartiers. Mais, dans certains cas, ce sont les arrivants qui investissent eux-mêmes des zones encore libres.

ÉTALEMENT URBAIN

Extension progressive de la ville vers des zones rurales★.

48 Croissance historique d'Istanbul



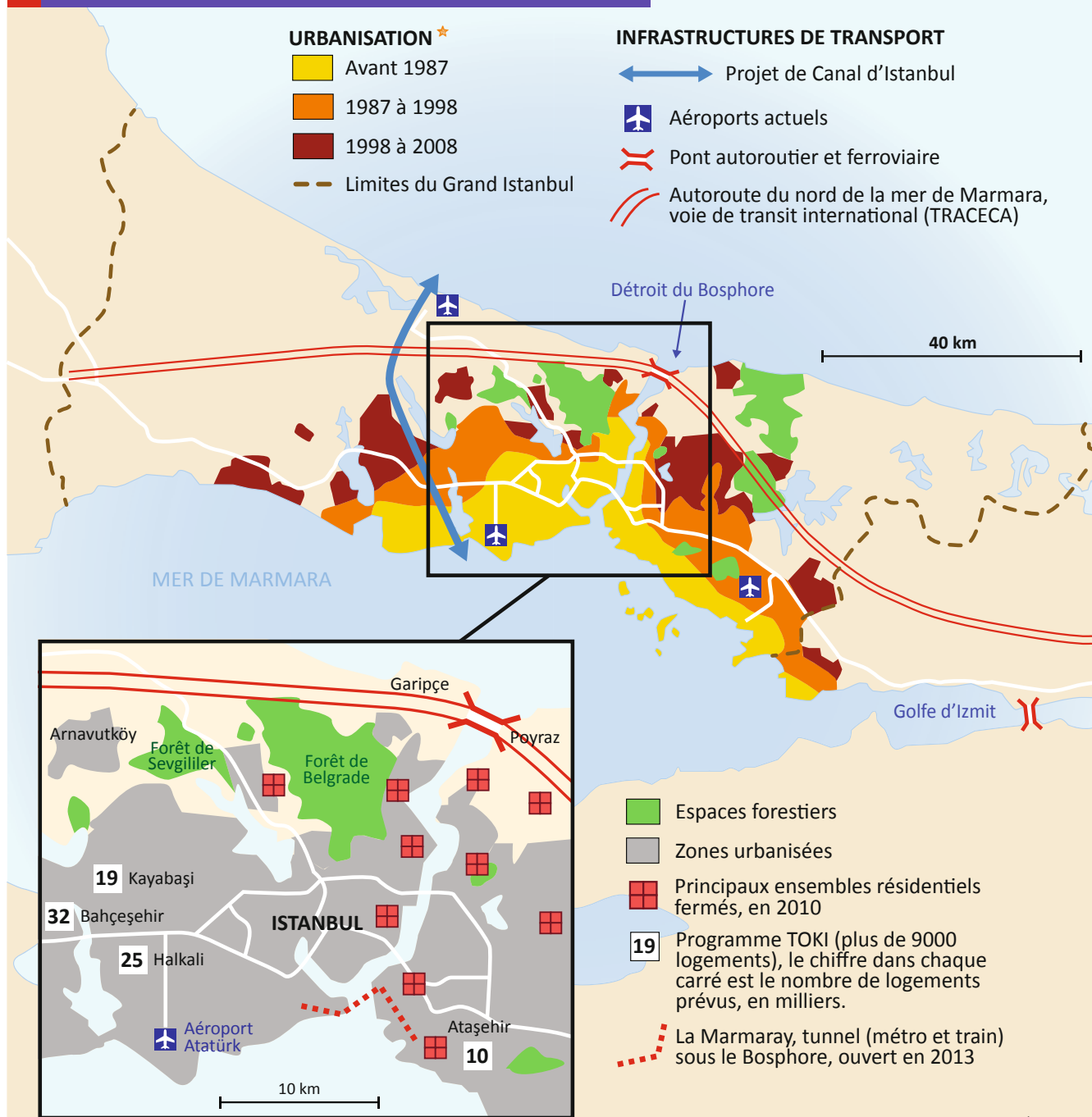
49 Photo satellite d'Istanbul, 2017



De nouvelles infrastructures

Afin de répondre à cette croissance, la Municipalité d'Istanbul a développé diverses **INFRASTRUCTURES**. Parmi elles, celles dédiées au transport sont particulièrement visibles et impressionnantes.

50 Infrastructures d'Istanbul



Source : Nicolas Pessier.

51 Population de la Turquie et d'Istanbul (en mio)

	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Turquie	21	28	36	45	56	68	73
Istanbul	1.2	1.9	3	4.7	7.2	10	13
En % de la pop. turque	5.7	6.8	8.3	10.4	12.9	14.7	17.8

Sources : Eurostat et statistiques turques.



52

Franchir le Bosphore à travers les âges

Jusqu'en 1973: bateaux (Vapur).

1973: premier pont sur le Bosphore.

1988: pont Sultan Mehmet.

2013: Marmaray, tunnel ferroviaire.

2016: pont Yavuz Sultan Selim et Eurasia, tunnel routier.

53



54



Pont autoroutier et ferroviaire Yavuz Sultan Selim inauguré en 2016.

Pylônes du pont Yavuz Sultan Selim conçu par une entreprise genevoise, 2014.

INFRA-STRUCTURES

Ensemble d'installations, d'équipements nécessaires à une collectivité: routes, égouts, réseaux électriques, rails, réseaux d'eau potable et usée, ponts tunnels, constructions du bâti, etc.

55



Station du Metrobüs.

56

Le Metrobüs

Face à la demande de transport, les autorités ont mis en place, depuis 2007, une ligne de bus intégralement en site propre entre les voies autoroutières. Aux heures de pointe, les bus circulent à une cadence d'un toutes les quinze secondes!

Adapté de metropolitiques.eu

SITE PROPRE: sur des voies réservées, sans croisement avec d'autres usagers.

57

Projets d'infrastructures en 2018

- Istanbul Finance Center.
- Canal reliant la mer Noire à la mer de Marmara.
- Sites pour les Jeux olympiques que la ville cherche à obtenir.

58 Projet du Canal Istanbul, 2018

Un ambitieux projet de 45 km pour désengorger le détroit du Bosphore



59

La Turquie dévoile le tracé du Canal Istanbul

De l'aveu du président turc, il s'agit d'un « projet fou », un « rêve ». Long de 45 kilomètres, profond de 25 mètres et large de 400 mètres, le canal reliera la mer Noire à la mer de Marmara en passant à l'ouest du Bosphore.

Selon le ministre des transports, « l'objectif est de réduire les risques^{*} liés au transport de produits dangereux par les navires dans le Bosphore. Il s'agit également de procéder à une transformation urbaine^{*} pour nos citoyens dans cette zone [...] et d'accroître l'attractivité d'Istanbul comme métropole globale. »

Sur le modèle de ceux de Suez ou du Panama, ce canal doit permettre de désengorger le Bosphore, qui est l'un des axes les plus fréquentés au monde avec 42 000 bateaux en 2016.

Ce projet fait face à de nombreuses critiques, notamment de la part des écologistes. Le canal pourrait nuire à l'écosystème en mer Noire et de la mer de Marmara. Une étude sur l'impact^{*} environnemental, est en cours.

Projet le plus cher de l'histoire du pays, le canal fait partie des vastes chantiers entrepris en Turquie. À Istanbul, notamment, outre plusieurs tunnels creusés sous le Bosphore et un troisième pont auto-routier et ferroviaire, un nouvel aéroport doit entrer en service en octobre 2018.

Adapté de lesechos.fr, 2018.

Les enjeux du « projet fou » du Bosphore

Ce projet ne peut se réaliser sans incidence au vu de l'ampleur colossale qu'il représente. Le canal Istanbul n'est pas qu'une simple voie d'eau, c'est le façonnement entier de la ville de demain.

Adapté de redaction.media, 2018.

60

Des projets contestés

L'un des événements les plus surprenants de l'année 2013 est l'éclatement des manifestations de la place Taksim, place centrale d'Istanbul, consécutif à une décision immobilière du gouvernement, ressentie par une partie de la population comme inacceptable.

Adapté de *Les jeunes, vers l'explosion ?* Ramses, 2014.



Un paysage urbain qui se transforme



61

İstiklâl caddesi,
rue piétonne
du centre-ville.

« Gecekondu » : ce terme signifie « il s'est posé cette nuit » et désigne des quartiers de constructions précaires et illégales.



62

En pleine expansion, le quartier d'affaires de Levent est implanté dans le nord d'Istanbul et attire des entreprises nationales, mais aussi multinationales.



63

QUARTIER RÉSIDENTIEL FERMÉ

Zone d'habitation à accès limité. Elle est sécurisée, entourée généralement par des murs ou des clôtures, avec des entrées contrôlées qui sont destinées à prévenir toute intrusion par des non-résidents.

Bosphorus City, réalisé en 2011, un des nombreux **QUARTIERS RÉSIDENTIELS FERMÉS** d'Istanbul.



64

QUI VIT OÙ ?

Quel que soit le continent sur lequel on se situe, les grandes villes sont construites autour de lieux, de points favorables à l'habitat, des quartiers. Les familles, les personnes qui arrivent en ville pour s'y établir sont amenées à choisir leur lieu de vie. Dans quel quartier s'installer ?

Les intentions sont multiples : retrouver des membres de sa famille, des amis ; trouver un travail ; fréquenter une bonne école ; profiter du paysage ; accéder aux commerces, aux loisirs, à la culture et au sport, à la proximité des transports, etc.

C'est ainsi que certaines populations partageant des caractéristiques et des intérêts communs (niveau socio-économique, religion, ethnie, etc.) se retrouvent, volontairement ou involontairement, regroupées au sein d'un même espace, d'un même quartier. Cela peut engendrer de la ségrégation, des discriminations, des conflits★, voire l'émergence de **GHETTOS** et du communautarisme.

L'exemple de **New-York** et de ses différents arrondissements permet d'observer l'organisation d'une ville et la répartition des habitants. Les quartiers et leurs habitants sont-ils très différents ? Comment vit-on dans les quartiers dits « sensibles » ? Pourquoi les autorités cherchent-elles à favoriser l'intégration et la mixité★ sociale ?

GHETTO
Zone urbaine★
dans laquelle vit une
minorité mal intégrée
à la ville.

La ville de New York (États-Unis)

65 Les cinq arrondissements de la ville de New York

Manhattan : c'est l'arrondissement le plus célèbre et le plus riche de New York ; la densité★ de population y est la plus forte.

Bronx : bien qu'il ait gagné en attrait depuis quelques années, le Bronx est traditionnellement considéré comme l'arrondissement pauvre de New York, ainsi que le plus dangereux de la ville.

Queens : c'est l'arrondissement le plus vaste de New York, qui mêle à la fois industrie et habitations (quartier résidentiel). Le Queens oscille entre pauvreté et richesse puisqu'on y rencontre des ghettos, mais aussi des quartiers plus aisés prisés par la classe moyenne (vers Long Island).

Brooklyn : un arrondissement essentiellement à vocation résidentielle, où l'on compte la population la plus nombreuse de New York.

Staten Island : géographiquement un peu en retrait du reste de la ville, l'arrondissement de Staten Island est essentiellement résidentiel ; on le privilégie pour son calme et ses espaces verts.



ETHNIE : groupe humain présentant un certain nombre de caractéristiques communes telles que la langue, la culture, la religion, etc.

SÉGRÉGATION : segmentation de la population en communautés (ethnies) dont les relations entre elles peuvent être conflictuelles. Son effet est une organisation spatiale inégalitaire et un repli des communautés sur elles-mêmes (communautarisme).

QUARTIER SENSIBLE : quartier qui comporte des faits de délinquance réguliers.



66 Les cinq arrondissements de New York en images



Habiter à New-York

67 Annonces immobilières

Annonces immobilières fictives.

QUEENS



Dans un quartier résidentiel du Queens, **jolie maison familiale**, quartier calme.

Environs : université, école, supermarché, restaurant.

Loyer : 2000\$ /mois.

immov-agency NY

307-7th Avenue #401

+1 616-474-69441

MANHATTAN

Real Estate Holding

200 Park Avenue, New York

+1 222-755-03004



Très grand STUDIO au 7^e étage, portier à plein temps, laverie dans l'immeuble, club de gym dans la résidence.

Environs: supermarché, parc, marché en plein air, restaurant.

Loyer: 2650\$ /mois.

BRONX

Appartement,
1 chambre, 1 séjour,
5^e étage, sans ascenseur.

Environs: école, supermarché,
station de métro.

Loyer: 800 \$ /mois.



LIVING URBAN

16 W 21st St 8th Floor, NY 10010 +1 414-111-77885



68

Groupes sociaux

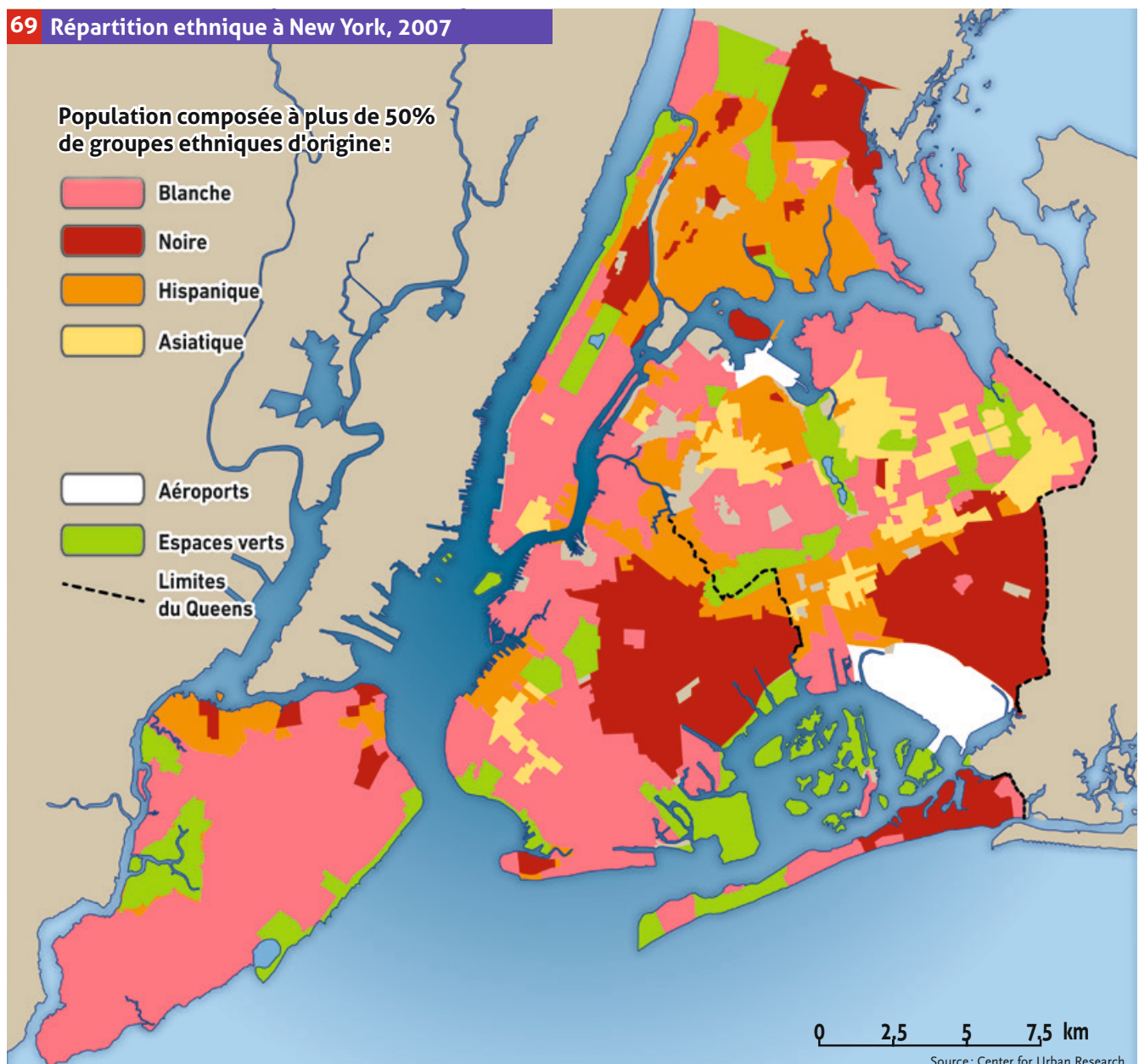
Une population se compose de groupes sociaux. Le groupe est un ensemble de personnes qui ont des caractéristiques ou de buts communs (familles, amis, professions, etc.). Les différents groupes d'une population peuvent avoir entre eux des relations de coopération*, de compétition ou de domination.

Pris dans un ensemble plus large, les groupes peuvent être regroupés en classes sociales. L'argent, le pouvoir, les inégalités, la liberté, la culture, la dépendance sont autant de critères qui peuvent définir une classe sociale.

La distribution inégale des revenus et du patrimoine* distinguent les groupes (ou classes sociales). Mais les rôles sociaux (prestige), politiques (pouvoir) ou culturels (niveau de formation et d'accès à la culture) contribuent aussi à les différencier. Parmi de nombreuses répartitions possibles, on peut retenir une division de la société en trois groupes : classes aisées, classes moyennes, classes populaires.

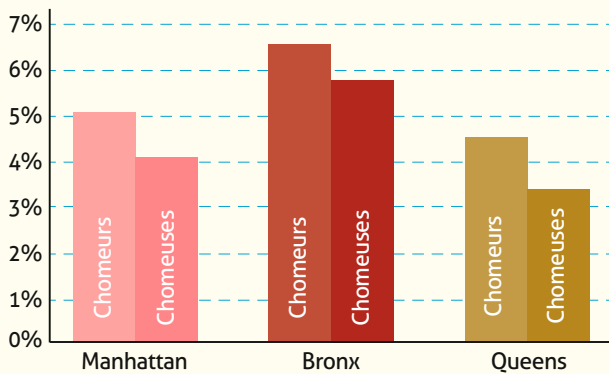
New York selon les chiffres et les statistiques

69 Répartition ethnique à New York, 2007



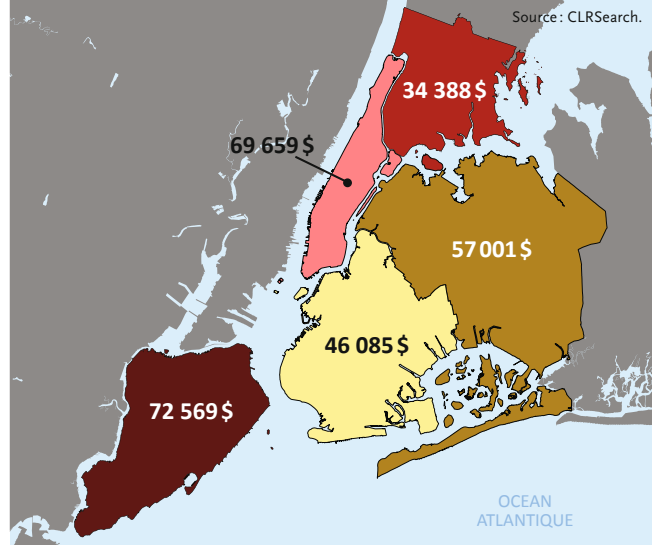
70 Statistiques du chômage (+ de 16 ans), 2012

Source: CLRSearch, 2012.



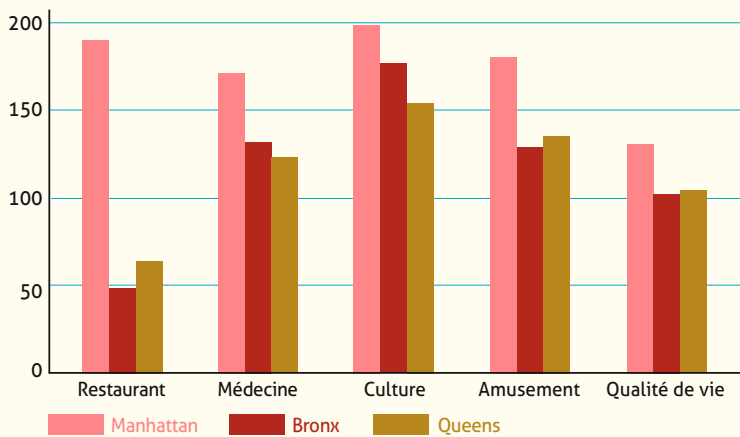
71 Revenu médian annuel par arrondissement, 2013

Source: CLRSearch.



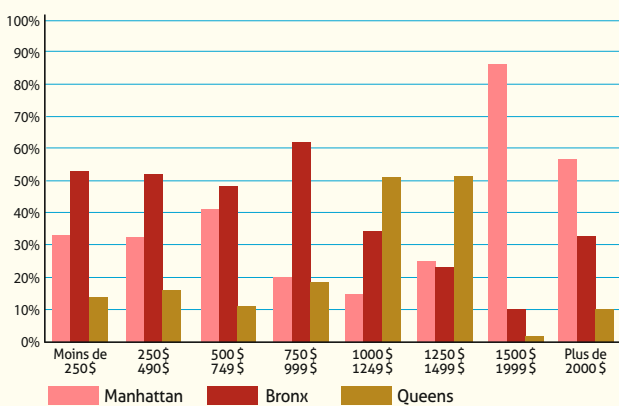
72 Évaluation de la qualité de vie à New York, 2012

Source: CLRSearch, 2012.



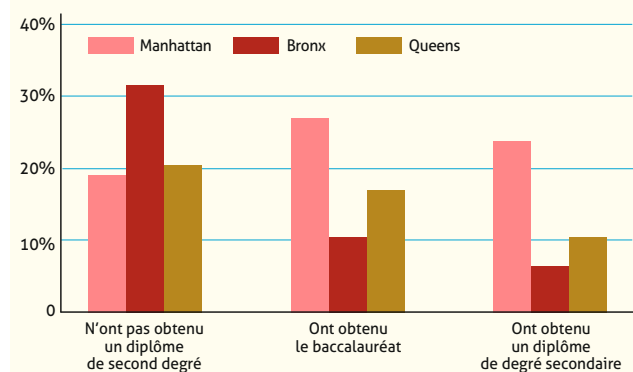
73 Tarifs de location des logements, 2012

Source: CLRSearch, 2012.



74 Niveau de scolarité, 2012

Source: CLRSearch, 2012.





Des quartiers changent, le cas de Harlem

Connu pour être le berceau du jazz à New York, le quartier de Harlem se situe au nord de Central Park, dans l'arrondissement de Manhattan. Il est occupé principalement par la communauté afro-américaine et la communauté latino à East-Harlem.

À la fin du XIX^e siècle, des milliers de noirs fuyant la discrimination des États du Sud, s'installent à Harlem, car les loyers sont plus accessibles et parce qu'ils sont rejetés des autres quartiers. Leur présence favorise au fil des ans l'émergence de la culture afro-américaine dans le domaine des arts, ainsi que celle de grands leaders noirs en politique. Longtemps, Harlem est considéré comme un ghetto peuplé par une population noire et portoricaine confrontée au chômage, à la misère et à la violence. De nombreux commerces ferment leurs portes, certains secteurs sont abandonnés et délabrés. Cependant, des associations et églises se mobilisent et des plans de réhabilitation★ au cours des années 1980 et 1990 changent l'image du quartier.

75

- En 1969, Samuel Hargress achetait à Harlem un cabaret de jazz et le bâtiment adjacent pour 35 000 dollars. Aujourd'hui, des agents immobiliers lui en offrent 10 millions de dollars, signe de la **GENTRIFICATION** fulgurante – et contestée – du quartier. « Tous mes amis dont devenus millionnaires », dit Samuel Hargress, 81 ans, assis dans son cabaret, le Paris Blues. Vous ne pouvez pas imaginer la différence entre autrefois et maintenant... »

Le Harlem où il arriva en 1960 était un quartier de légende pour la culture noire américaine, au nord de Manhattan. Les grandes artères de Harlem, comme les boulevards Martin Luther King ou Malcolm X – deux héros de la cause noire – grouillent désormais de New-Yorkais branchés qui siroient du vin blanc dans des bars à la mode.

Adapté de « New York – Quand gentrification rime avec tensions à Harlem », blog sudouest.fr

GENTRIFICATION

Processus durant lequel de nouveaux résidents de classes sociales plus aisées s'approprient un espace urbain dégradé, modifiant ainsi le profil économique et social de cet espace. Conséquences : habitat plus luxueux, augmentation du prix de l'immobilier, amélioration de la qualité de vie, baisse de la densité, valorisation d'un certain type de commerces.

76

La gentrification atteint les quartiers hispaniques

De nouvelles boutiques tendance s'installent, de luxueux immeubles résidentiels sont construits, des immeubles rénovés embauchent des concierges en uniforme : la bourgeoisie new-yorkaise est en passe de coloniser Spanish et East Harlem.

La demande★ en hébergements croît. New York offre actuellement beaucoup d'emplois dans la high-tech, des milliers de jeunes arrivent, il leur faut une habitation. Alors East Harlem, pourquoi pas. D'autant qu'avec la nouvelle ligne de métro et les magasins qui s'installent, le quartier est de plus en plus attrayant. Au grand regret des résidents de longue date qui se voient peu à peu contraints à l'exil.

En effet, de nombreux propriétaires de boutiques profitent de cette gentrification pour augmenter considérablement les loyers, ce qui provoque très souvent le départ des exploitants des petites échoppes, incapables de s'acquitter des nouvelles mensualités.

Adapté de Marie-Aude Panossian, *La Tribune*, 2014.

77



Situé au cœur du nouvel Harlem, le Red Rooster est devenu en deux ans le restaurant le plus couru du quartier, et le plus symbolique de son évolution.

OÙ, COMMENT ET POURQUOI LES BIDONVILLES EXISTENT-ILS ?

BIDONVILLE : voilà bien un mot qui ne laisse pas indifférent. Le terme apparaît pour la première fois au cours des années 1930, dans les pays du Maghreb, afin de désigner des habitations faites de matériaux de récupération et construites par des travailleurs venus s'installer en ville.

Depuis, la notion de bidonville se décline dans de multiples langues (on parle par exemple de *favela* au Brésil, de *township* en Afrique du Sud ou encore de *gecekondu* en Turquie).

Le phénomène apparaît au XIX^e siècle, en période d'intense industrialisation. À cette époque, les bidonvilles abritent nombre de travailleurs principalement issus de l'**EXODE RURAL** ou de l'immigration, une main-d'œuvre qui alimente les nouvelles industries des villes.

Aujourd'hui, la situation a passablement changé. L'industrialisation des villes ne suffit plus à expliquer l'apparition et l'agrandissement des bidonvilles. Ces derniers se rencontrent principalement dans les pays du Sud ou pays en développement.

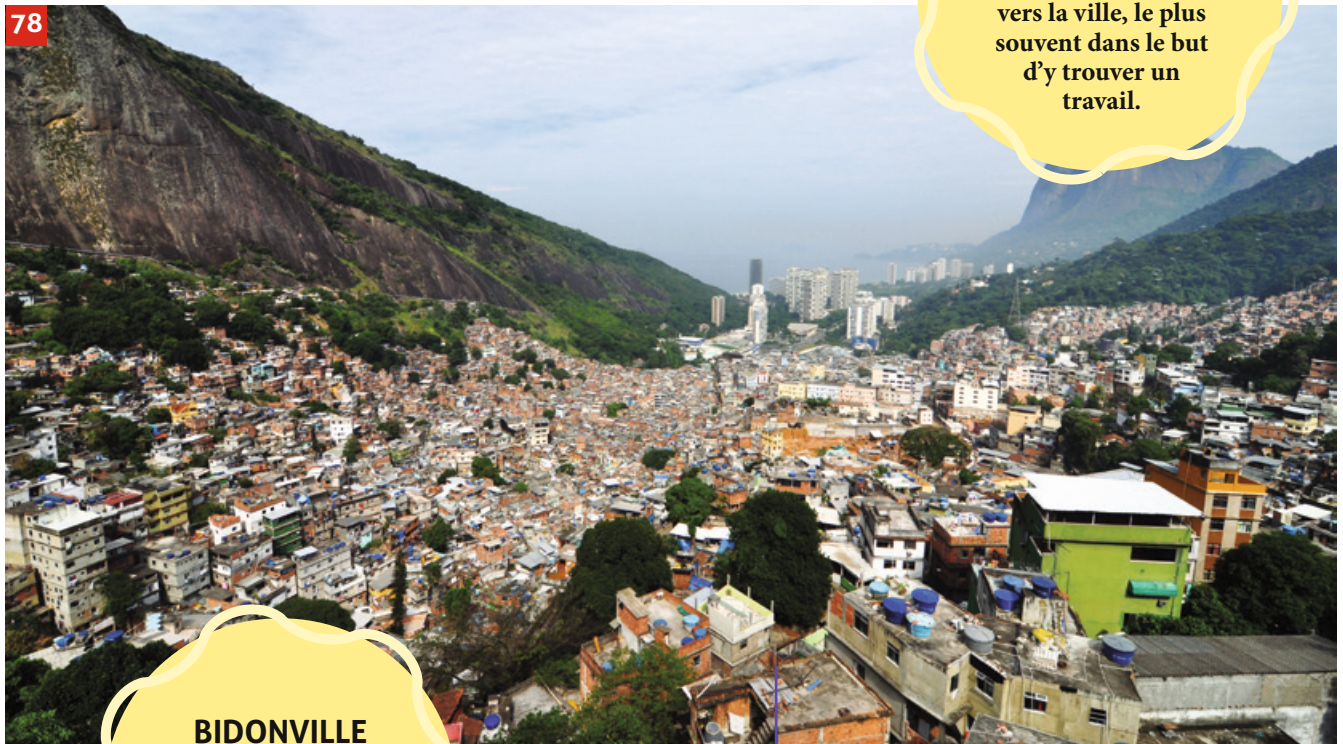
Ils rassemblent des populations défavorisées, issues de la campagne ou repoussées hors de la ville au profit de citoyens plus aisés. Toutefois, les pays développés sont également confrontés à l'apparition de microbidonvilles.

Dans le monde, près d'un citoyen sur trois est contraint de vivre dans un bidonville, le plus souvent insalubre, dépourvu d'infrastructures★ (électrification, écoulement des eaux usées, ramassage des ordures, mais aussi écoles, postes de santé, etc.). Ces personnes n'ont en général pas les moyens financiers de vivre ailleurs.

EXODE RURAL

Déplacement de populations de la campagne vers la ville, le plus souvent dans le but d'y trouver un travail.

78



BIDONVILLE
Quartier défavorisé d'une ville, se caractérisant par des logements précaires et insalubres.

Rocinha est la plus grande *favela* de Rio de Janeiro (Brésil) et la plus densément peuplée (environ 500 personnes et 170 logements par hectare).

MAGHREB : région qui regroupe des pays d'Afrique du Nord (Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Mauritanie).

INDUSTRIALISATION : processus de développement de l'industrie.

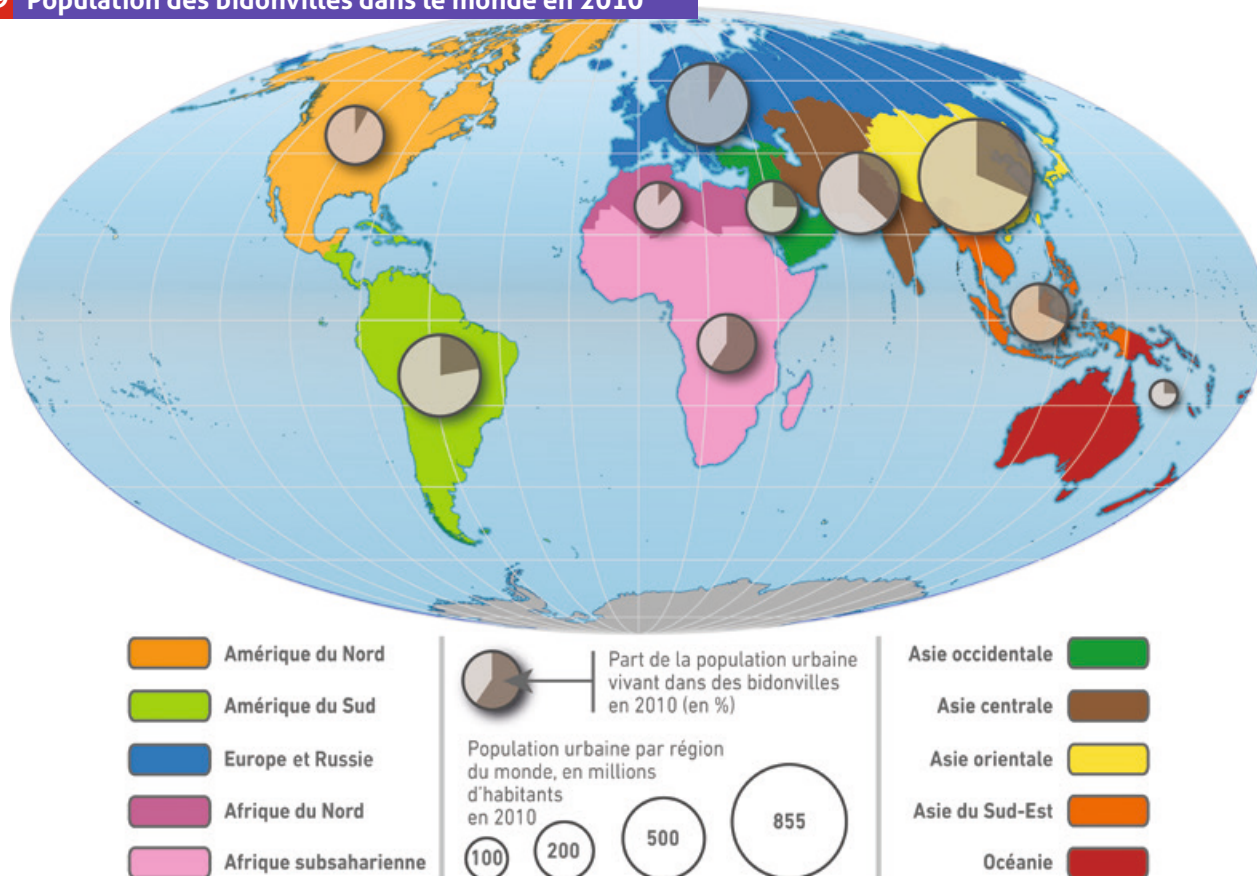
INSALUBRE : qui est dangereux pour la santé à cause des mauvaises conditions (saleté, etc.).



L'un des grands défis des villes de demain sera incontestablement la résolution de la question des bidonvilles et l'intégration de leurs habitants. Trop souvent, on préférerait les ignorer, maintenir une distance avec les personnes plus aisées du centre-ville ou des belles banlieues★; ou même construire des murs afin d'éviter les contacts entre les quartiers.

De nombreuses associations agissent pourtant pour améliorer cette situation et parfois des États, en rendant légale l'occupation des sols, ont investi dans les infrastructures pour améliorer les conditions de vie. Cependant, dans la majeure partie des pays du monde, la « résorption des bidonvilles » consiste encore à les repousser toujours plus loin du centre-ville.

79 Population des bidonvilles dans le monde en 2010



Source : ONU-Habitat.

80



Casablanca (Maroc), 1932. Première mention connue du mot bidonville.

81



Nanterre, près de Paris (France), 1960.

82



Afrique du Sud, 2005.

84



Casablanca (Maroc), 2009.

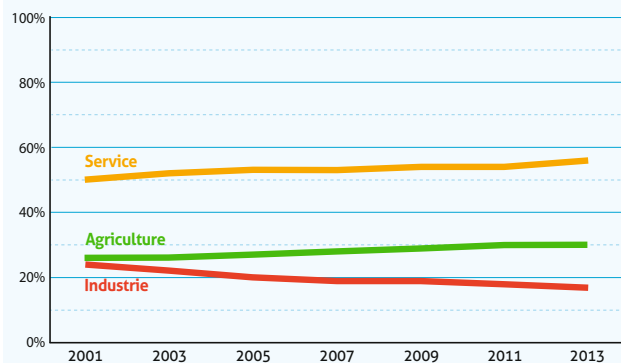
83



Hôpital dans un bidonville de Sierra Leone (Afrique), 2012.

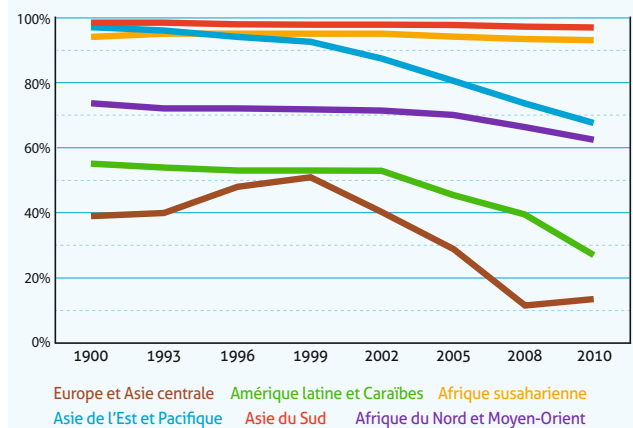
85 Évolution des secteurs économiques du Bangladesh (part du PIB)

Source : Banque mondiale, 2015.



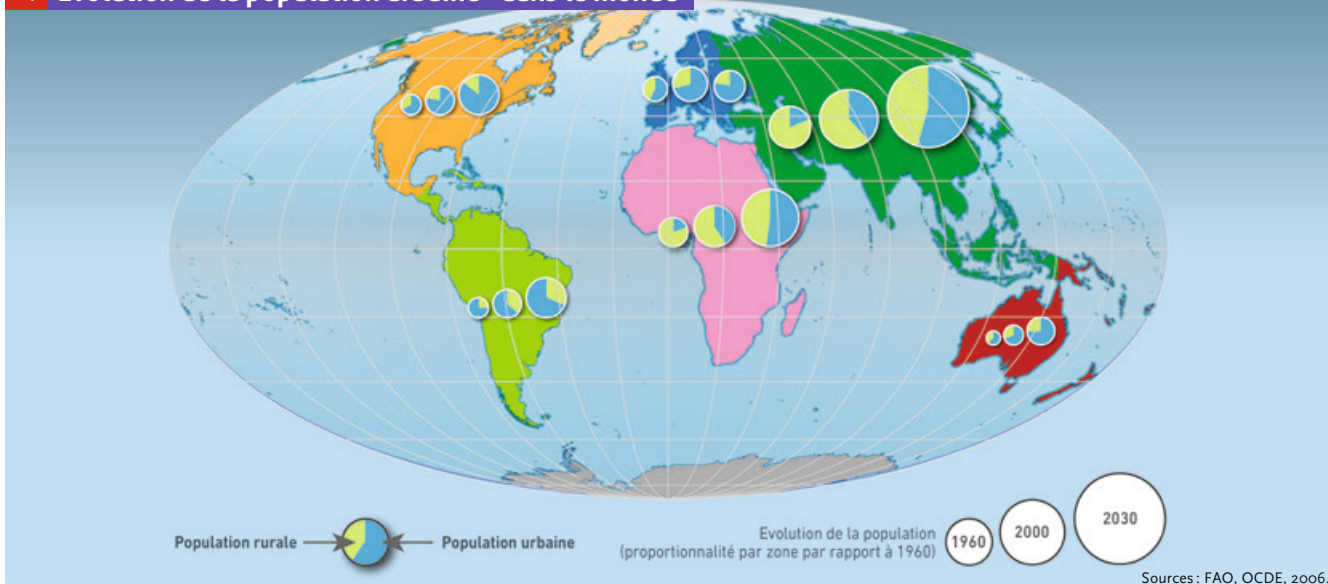
86 Population des pays en développement vivant avec moins de 2 dollars par jour

Source : Banque mondiale, 2015.





87 Évolution de la population urbaine dans le monde



88

« Personne ne me fera quitter Dharavi »

Sooresh Wadakar n'est pas l'un des plus malheureux habitants de Dharavi. Le plus grand bidonville d'Asie est construit sur des marécages entre deux lignes de chemin de fer, au centre de [Mumbai](#). Marié, père d'un enfant de dix mois, il tient une échoppe où il vend des aliments de base, des glaces, des biscuits, des bonbons et même quelques jouets en plastique. « Personne ne me fera partir. C'est ici que je suis né », dit-il.

Mais dans son for intérieur, le jeune commerçant sait qu'un sérieux projet le menace. Dans un mois, les 214 hectares de Dharavi seront confiés à Mukesh Mehta. Cet architecte et promoteur immobilier aurait promis à son ami Bill Clinton de raser les bidonvilles indiens d'ici à vingt-cinq ans. Il a convaincu les autorités locales de tenter l'expérience.

Adapté de Ram Etwareea, *Le Temps*, 11 août 2007.



89

Bidonville de Dharavi, à l'arrière-plan le quartier des affaires de Mumbai ([Inde](#)), 2006.

90



Dharavi, une seule pièce pour travailler et se reposer, 2006.

Échoppe à Dharavi, 2014.



91

ENTRE DENSITÉ ET DIVERSITÉ, COMMENT VIVRE ENSEMBLE ?

Vivre ensemble, c'est quelque chose qui s'apprend ! Chacun de nous est appelé à vivre avec les autres, en tenant compte de nos ressemblances et de nos différences. Toutes deux peuvent autant être sources d'enrichissements que de difficultés. Chaque acteur★ de la ville doit pouvoir trouver les lieux urbains★ qui lui conviennent, tout en respectant les besoins des autres. Plus nous sommes nombreux, plus la diversité se manifeste et plus la coexistence peut s'avérer difficile.

La ville est un lieu qui cumule densité★ et diversité. Ces deux caractéristiques conduisent des gens différents à se côtoyer quotidiennement.

La ville est symbole de mixité★ car elle accueille une grande diversité de personnes avec des références, des modes de vie, des valeurs et des cultures différents. La cohabitation dans la ville est un fait ; le défi est de rassembler toutes les différences autour d'un compromis qui permettra aux citoyens de bien vivre ensemble. La méconnaissance de ces différences peut produire le sentiment de ne pas être respecté, voire d'être agressé, ce qui peut parfois mener à des

CONFLITS.

Les exemples de situations de cohabitation sont variés et nombreux, et chaque acteur de la ville en aura une perception très différente. La même situation sera jugée acceptable ou inacceptable : cela dépend du point de vue de la personne, de la situation et de l'instant !

Pourtant, au sein de l'espace plutôt restreint d'une ville, la cohabitation est incontournable. Mais habiter côte à côte ne signifie pas vivre ensemble. De ce fait, il s'agit de trouver des solutions, une sorte de compromis où toutes les différences trouvent leur place. On l'imagine bien, le défi est important ! Alors, entre densité et diversité, comment vivre ensemble dans la ville ?

92

European neighbours' day accueil infos photos / vidéos presse partenaires contact

A la une

Suite au succès international de la 17ème édition de la Fête des Voisins et depuis son lancement à Paris en 2000, la fête continue son ascension; en effet elle a largement dépassé les frontières européennes et fait maintenant le tour du monde, célébrée par des millions de personnes : 1.450 partenaires villes, organisations de logement et associations dans 36 pays avec plus de 30 millions de participants.

L'impressionnant développement de la Fête des Voisins est la preuve vivante que la volonté de «mieux-vivre ensemble» n'a pas de frontières !

Le rendez-vous est fixé le **VENDREDI 19 MAI 2017 !**

Téléchargement de documents

Dans mon pays

Union Européenne

AT	BE	BG	CY
CZ	DE	DK	EE
EN	ES	FI	FR
GR	HR	HU	IE
IT	LA	LT	LU
MT	NL	PL	PT
RO	SE	SI	SK

International

AI	RA	I	CA	CH
----	----	---	----	----

CONFLIT
Opposition, désaccord entre des personnes ou des groupes. La densité de la ville, où les rencontres sont nombreuses et diverses, favorise l'apparition de conflits.

Site internet européen de la Fête des voisins, 2017.

Vivre ensemble : coopérer★ et s'intégrer

Face aux nombreux conflits qui peuvent naître au sein de l'espace urbain, plusieurs solutions sont envisagées. La plus visible consiste à légiférer ou interdire (panneaux d'interdiction, charte, loi, vidéosurveillance, etc.). Cependant d'autres formes, plus discrètes, d'apaisement ou de prévention★ de conflits existent, par exemple tous les comportements de coopération. Coopérer, cela signifie réfléchir, travailler ensemble, en mettant à disposition les compétences de chacun pour atteindre des buts communs ou des compromis acceptables pour tous.

Une coopérative d'habitants à Neuchâtel: la Coopérative d'en face

En pleine ville de Neuchâtel, le site du Vieux-Châtel abrite les anciennes serres★ de la ville. À l'abandon depuis 1995, ce site a fait l'objet de plusieurs projets de mise en valeur, sans succès dans un premier temps.



La maquette de l'écoquartier, avec ses
petits potagers.



Le site du Vieux-Châtel et ses serres laissées à l'abandon.

Une association s'est constituée pour que le quartier ne soit pas complètement voué au béton. Consciente du problème, la Ville, en collaboration avec l'Université de Neuchâtel, a soutenu la démarche de création d'un écoquartier.

Les habitants du site ont été amenés à participer activement au projet en constituant, dès 2011, la Coopérative d'en face. Les échanges d'idées ont permis de créer un quartier d'habitations où il fait bon vivre et où l'environnement est respecté.

Les anciennes serres ont été partiellement transformées en « petits potagers » loués et entretenus par les résidents. Le bâtiment neuf, qui compte 18 appartements, est construit avec des matériaux écologiques et sa toiture est faite de panneaux photovoltaïques.

Dans le cadre de cet exemple, la Coopérative d'en face est le bon reflet d'une coopération pour la ville. Elle a pour objectif de réaliser des projets de création et d'animation de lieux ancrés dans le quartier qui l'accueillera. Elle incite ses membres à prendre part activement à la réalisation et à la gestion de ces projets et à participer à la vie sociale du quartier.

Adapté de cdef.ch

93

94

Les jardins partagés

En Suisse, la Ville de Lausanne a été pionnière de ce type de projets en aménageant des « plantages » en 1996. On en compte douze en 2017. Equiterre s'inspire de ces projets pionniers pour créer le concept de potager urbain: des jardins potagers au cœur des quartiers d'habitation avec une forte volonté de faire fleurir le lien social et l'animation de proximité.

Adapté de potagers.urbains.ch

Potagers urbains à Lausanne, 2015.

LÉGIFÉRER: établir des règles, des lois.

ÉCOQUARTIER: quartier urbain construit dans une perspective de développement durable.

Cohabiter : pour certains, une source de conflits

96



Animation nocturne, [Paris \(France\)](#).

97



Tourisme, [Paris \(France\)](#).

98



Mendicité, [Lausanne \(Suisse\)](#), 2013.

99



Spectacle de rue, [Berlin \(Allemagne\)](#).

100



Parkour dans la ville, [Luxembourg](#), 2012.

~~~~~  
**PARKOUR**: franchissement d'obstacles urbains par des sauts et des gestes d'escalade.



## L'incivilité, un phénomène accentué par la densité et la diversité urbaines

L'incivilité est un irrespect des lois et des conventions sociales, ou une atteinte aux règles de savoir-vivre. Celles-ci relèvent souvent de valeurs culturelles et sont rarement écrites. Elles peuvent donc varier d'une personne à l'autre.

Dans un espace confiné comme l'espace urbain, les incivilités sont souvent sources de tensions que l'on cherche à apaiser par différents moyens.



Panneau d'interdiction dans un bus (Thaïlande).



Campagne contre les incivilités  
dans les transports publics  
(France).



## Incivilités dans la ville.



Stationnement illégal.

## QUELLES SOLUTIONS POUR SE DÉPLACER EN VILLE ?

La ville présente l'avantage de concentrer un nombre d'activités important sur une petite surface, ce qui devrait permettre d'accéder à différents services très rapidement. Cependant, sa forte densité <sup>★</sup> génère des frictions qui ralentissent la vitesse de déplacement.

De plus, la rareté et le coût élevé du terrain rendent très chère la construction d'**INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT** qui sont souvent longtemps débattues avant d'être construites. Les nuisances liées au trafic motorisé comme la **POLLUTION DE L'AIR** motivent les autorités à proposer des solutions adaptées.

Les habitants de la ville développent des stratégies leur permettant d'optimiser leur temps de trajet, son coût et son confort, alors que les autorités imaginent des solutions économiques et écologiques permettant à chacun d'accéder aux différents endroits de la ville dans des conditions acceptables, en tenant également compte des nuisances liées au trafic.

Pourquoi n'est-il pas toujours facile et rapide de se déplacer en ville ? Quels choix de modes de transport <sup>★</sup> faire en fonction de tel ou tel déplacement urbain <sup>★</sup> ? De quelles solutions les acteurs <sup>★</sup> de la ville (habitants, entreprises, autorités, etc.) disposent-ils pour faciliter les déplacements de chacun, dans le respect de l'environnement ?

### INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Constructions et équipements nécessaires aux moyens de transport : routes, voies ferrées, ponts, tunnels, ports, etc. Ces infrastructures sont le plus souvent construites par les collectivités (État, région, ville, etc.) sur du terrain public.

105



Quai du métro de Moscou (Russie).





## Des déplacements parfois difficiles



Embouteillage à Moscou (Russie).

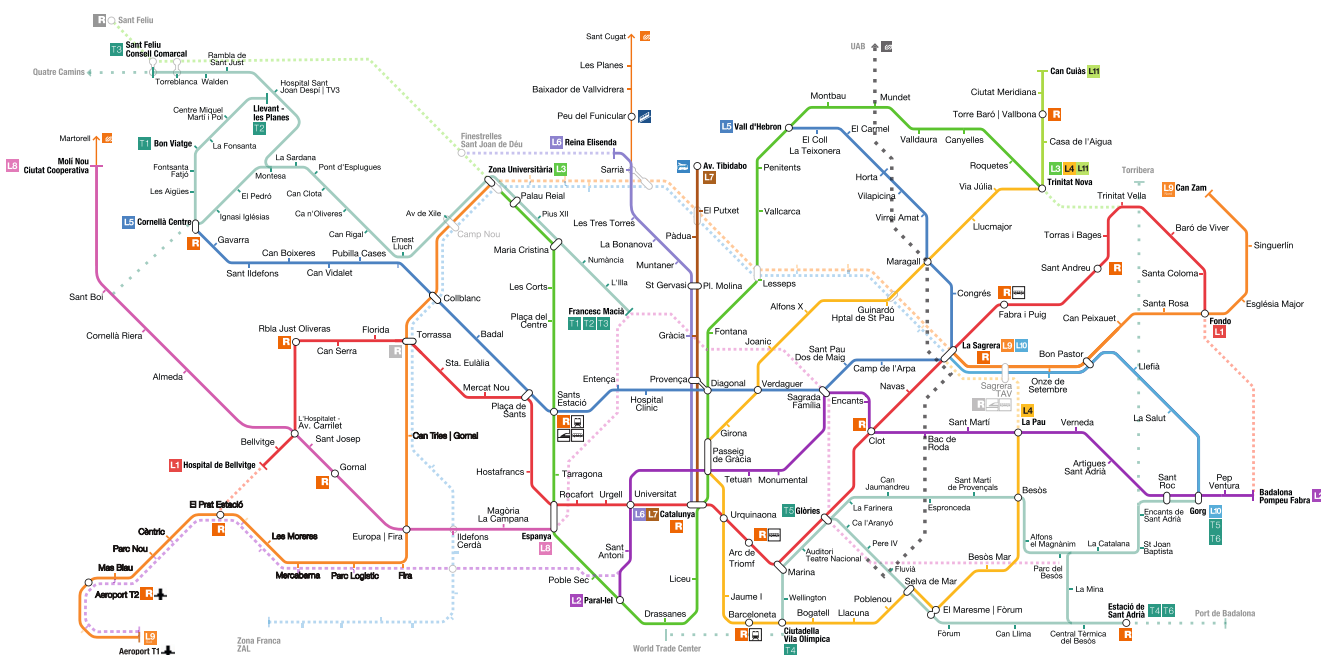


Embouteillage en région parisienne (France).

### POLLUTION DE L'AIR

Dégradation de la qualité de l'air due au rejet dans l'atmosphère de fumées, de gaz et de particules nocives à la santé, aux êtres vivants, au climat et aux biens matériels.

## 108 Plan du métro de Barcelone (Espagne)



## Des solutions pour faciliter la mobilité<sup>★</sup> urbaine et respecter l'environnement

### Transport public ou privé ?

On oppose souvent les transports publics – collectifs, utilisables par chacun et circulant selon un itinéraire et un horaire fixes – aux transports privés, dont le propriétaire du véhicule décide de l'usage. Ces derniers présentent des avantages, par exemple, une plus grande flexibilité, mais aussi des inconvénients, notamment le problème du parking, parfois crucial en centre-ville. Plusieurs solutions sont élaborées pour faciliter les déplacements urbains : partage de voitures, vélos en libre-service, bus à la demande, covoiturage, etc.

109



Station de métro et RER à plusieurs étages à [Madrid \(Espagne\)](#).

### Métro

110

Depuis plus de cent ans, les grandes villes ont construit des systèmes de chemins de fer souterrains. Leur coût très élevé est justifié par une forte fréquentation, une vitesse d'exploitation élevée et la séparation du reste du trafic urbain. Certaines lignes de métro ont été construites en hauteur, sur des viaducs. Il s'agit alors de métros aériens. Les lignes de métro suburbain qui desservent les banlieues<sup>★</sup> éloignées sont souvent nommées RER ou S-Bahn.

En 2014, on comptait plus de cinquante réseaux<sup>★</sup> de métros en Europe.

### Vélos en libre-service

111

Plusieurs villes ont instauré un système de vélos louables pour une courte durée.

Plusieurs dizaines de stations proposent des vélos fixés à des bornes automatiques. Une fois le trajet effectué, on replace le vélo loué dans une borne d'une autre station.

112



Vélos en libre-service à [Tirana \(Albanie\)](#).





Péage urbain à Londres (Royaume-Uni).

## Péage urbain

Pour inciter les usagers à renoncer à leur voiture au centre-ville, certaines municipalités ont instauré un système de péage pour y accéder. Le plus souvent, le montant à payer varie en fonction du moment de la journée.

## 116

### Lors de pics de pollution atmosphérique

#### La circulation alternée

Solution la plus simple, la plus rapide à appliquer, elle concerne les véhicules légers, soit les voitures et les deux-roues motorisés. C'est la plaque d'immatriculation qui fait foi : les jours pairs (2, 4, 6, 8 du mois), les plaques équipées d'un numéro pair peuvent circuler, pas celles équipées d'un numéro impair. C'est l'inverse les jours impairs (ex : les 3, 5, 7 ou 19 du mois).

#### La circulation différenciée

Les autorités peuvent décider d'interdire la circulation des véhicules les plus polluants. Cette fois, ce sont les vignettes Crit'Air antipollution qui font foi. Six catégories sont définies selon l'ancienneté et le type de véhicule : en catégorie 0, les véhicules à zéro émission, 100% électriques et fonctionnant à l'hydrogène ; en catégorie 1, les véhicules essence commercialisés depuis 2011. La catégorie 2 regroupe les véhicules essence immatriculés pour la première fois entre 2006 et 2010 ainsi que les diesels lancés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, etc.

Durant ces épisodes de restriction, les autorités peuvent décider la gratuité des parkings en ville pour les résidents, la diminution du prix, voire la gratuité, des transports publics.

Adapté de linternaute.com



Parc relais (P+R) en Suisse (VD).

## 117

### Des projets innovants à Paris

- Piétonnisation des quais bas de la Seine, sur plusieurs kilomètres, pour développer diverses activités de loisirs.
- Lancement d'un nouveau transport écologique sur les quais hauts de la Seine ainsi qu'une expérimentation de navettes autonomes entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz.
- Mise à disposition d'une nouvelle piste cyclable au milieu des Champs-Élysées.
- Création d'un réseau express vélo avec des pistes réservées.

Adapté de paris.fr, 2017.

## QUE FAIRE D'UN AÉROPORT DÉSAFFECTÉ ?

Il y a une trentaine d'années, les autorités de Belurbo (ville européenne fictive d'env. 500 000 habitants) se sont rendu compte que l'aéroport de Birde, construit en 1931, atteignait ses limites. La Ville a donc décidé de construire un nouvel aéroport à Flugule, situé à 28 kilomètres au nord-ouest (hors de la carte). Depuis plus de cinq ans, l'aéroport de Birde n'est donc plus utilisé.

Ainsi, la Ville de Belurbo doit décider de l'avenir de Birde, grande **FRICHE URBAINE** située à moins de 5 kilomètres du centre, à proximité immédiate du fleuve. Mais modifier la ville n'est pas une chose simple. En effet, plusieurs acteurs<sup>\*</sup>, aux intérêts parfois opposés, peuvent faire entendre leur voix.

En général, ce sont les autorités politiques (municipalités, régions, pays) qui décident des orientations principales (où construire du logement, des équipements, de l'industrie ?), mais ce sont des particuliers ou des entreprises qui financent la planification et la construction de la plupart des bâtiments. Les plans

d'aménagement<sup>\*</sup> s'étendent sur plusieurs années et parfois sur plusieurs décennies !

Quels acteurs seront intéressés par l'usage de cette friche et avec quelles intentions ? Comment produire un projet de développement qui intègre les points de vue de ces différents acteurs ?

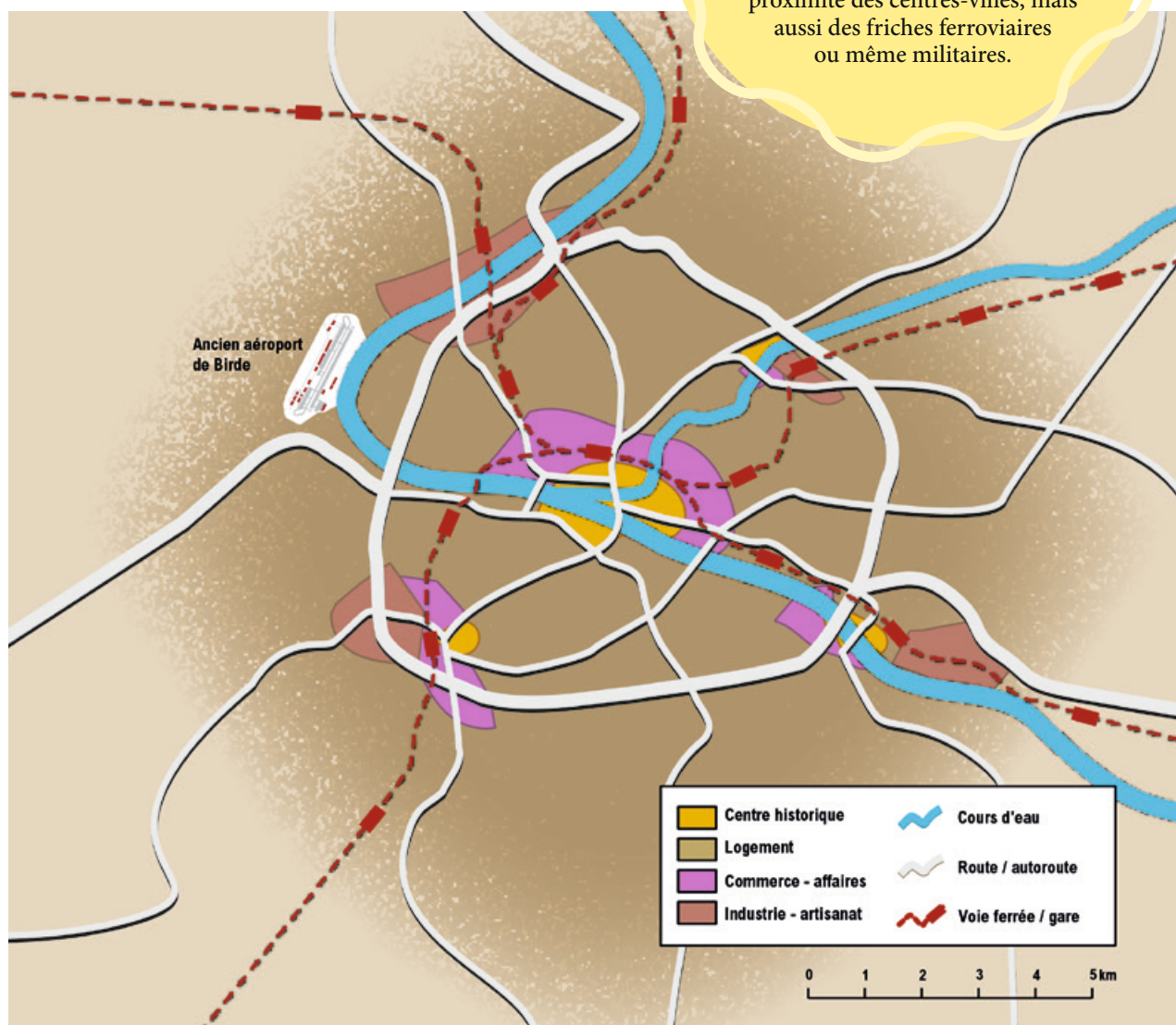
### FRICHE URBAINE

Espace urbain<sup>\*</sup> laissé à l'abandon en attendant son réaménagement.

Au fur et à mesure que la ville grandit et que les besoins économiques changent, certaines activités quittent leur emplacement d'origine ou disparaissent. On trouve ainsi des friches industrielles à proximité des centres-villes, mais aussi des friches ferroviaires ou même militaires.

118

### Belurbo, ville fictive







## Le jeu de rôles

L'ancien aéroport de Birde n'est plus utilisé depuis plus de 5 ans et les autorités ont décidé de réaménager ce grand espace de 112 hectares, bien situé sur les rives de la rivière.

Dans le jeu de rôles, tu vas représenter un acteur intéressé au développement de Birde.



### Habitants du quartier

Vous privilégiez la qualité de vie dans le quartier. Vous voulez éviter que le nouveau quartier génère des nuisances et imaginez des projets d'aménagement qui pourraient vous être utiles.



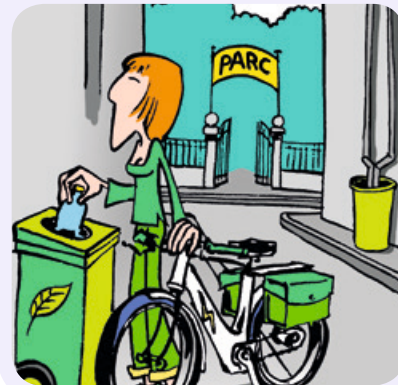
### Promoteurs immobiliers

Vous cherchez à construire dans ce secteur les infrastructures<sup>★</sup> les plus rentables possible. Autrement dit, vous voulez densifier<sup>★</sup> le bâti et proposez des projets qui rapporteront le plus d'argent.



### Défenseurs de l'environnement

Vous militez pour que les impacts<sup>★</sup> de la ville sur l'environnement soient les moins élevés possible. Vos projets vont privilégier la défense de l'environnement et minimiser les pollutions<sup>★</sup>.



### Club d'automobilistes

Vous estimez que la ville n'est pas assez accessible en voiture. Vous cherchez donc surtout à faciliter la circulation automobile et le stationnement des voitures.



### Défenseurs des locataires

Selon vous, le manque de logements est la cause des loyers trop élevés. Vous allez donc promouvoir des projets privilégiant la construction de nombreux appartements à prix raisonnables.



### Autorités locales

Vous cherchez à satisfaire au mieux la population de toute la ville (qui doit vous réélire prochainement), mais devez éviter de gaspiller l'argent de la Ville. Vous privilégiez donc les projets séduisants... et bon marché !



**HECTARE**: mesure de surface de 10 000 m<sup>2</sup>. Un terrain de football mesure un peu moins d'un hectare.

**PROMOTEURS IMMOBILIERS**: vend des terrains construits ou à construire.

## Deux friches aéroportuaires dans des villes européennes

Deux métropoles européennes, [Athènes](#) et [Berlin](#), ont récemment fermé leur aéroport historique, situé trop près du centre-ville et source de nuisances.

Dans les deux cas, la question de l'aménagement de la friche aéroportuaire a été débattue, mais dans les deux cas, les solutions proposées par les autorités n'ont pas satisfait tous les citoyens.

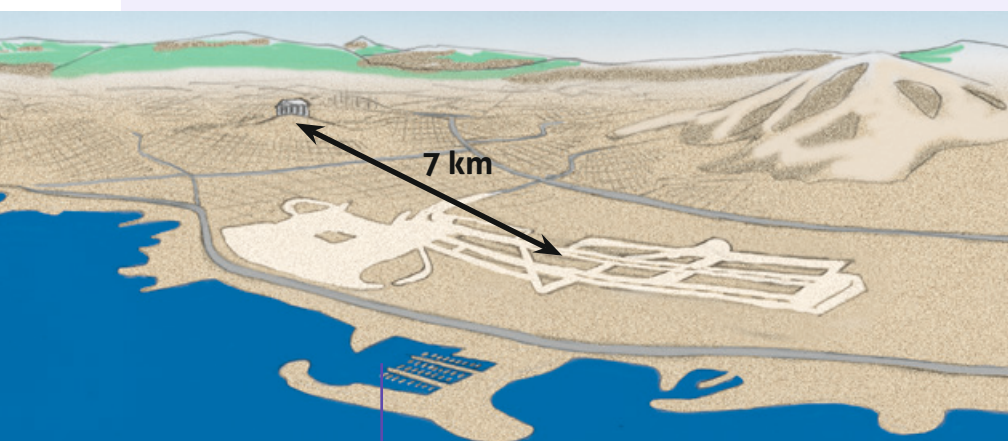
119

### Athènes (Grèce) : aéroport d'Hellinikon

L'aéroport d'Hellinikon a été ouvert en 1938. Il est situé en bord de mer, à 7 kilomètres au sud du centre d'Athènes.

Dans le cadre de l'organisation des Jeux olympiques de 2004, les autorités grecques décident de bâtir un nouvel aéroport à Spata (30 km à l'est) et de développer un site olympique accueillant différents sports (canoë-kayak, baseball, hockey sur gazon) sur l'ancien aéroport.

Depuis, le site est à l'abandon. Différents groupes se sont emparés du lieu pour le transformer en potagers urbains, en parc public, en habitat précaire ou en terrain de sport, essayant ainsi de combler le manque d'espaces verts et de logements à Athènes.



Hellinikon est situé à 7 km au sud-est du centre d'Athènes.

En 2014, les autorités ont fini par vendre le site à un promoteur qui entend le transformer en résidences de luxe et infrastructures de loisirs pour touristes fortunés (golf, marina, etc.).

Les occupants ont très mal réagi à cette vente et certains politiciens ont même estimé qu'il était illégal de vendre ainsi un terrain public.

120



Banderolles posées par des manifestants refusant la vente du site d'Hellinikon.

121



Familles plantant des oliviers sur le site d'Hellinikon.





122

## Berlin (Allemagne) : aéroport de Tempelhof

Tempelhof, construit en 1923, est situé à 5 kilomètres du centre-ville de Berlin.

Les nuisances liées au trafic aérien et les meilleures conditions proposées dans les autres aéroports de la ville ont conduit les autorités à fermer l'aéroport en 2008, sans projet précis pour la reconversion de cette immense zone.

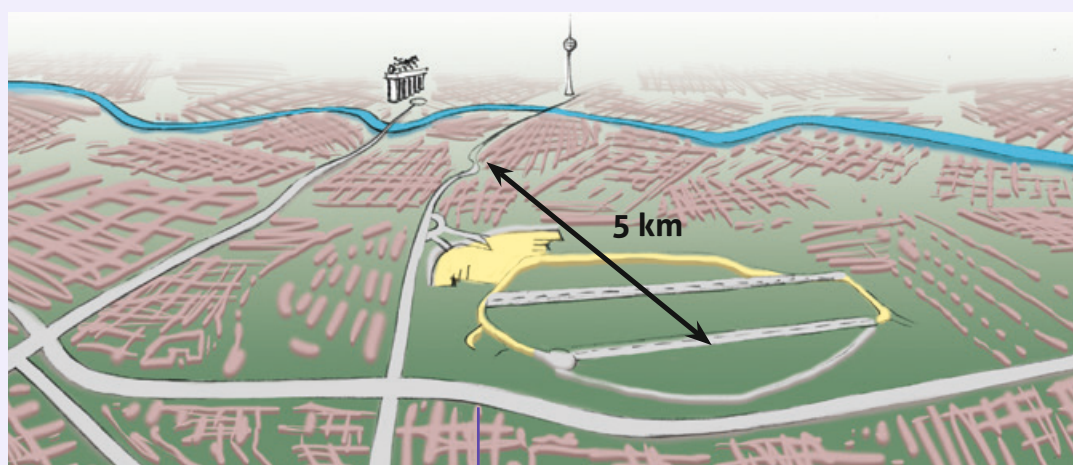
Depuis, les bâtiments restent fermés, sauf pour des visites guidées ; les pistes et les espaces verts sont ouverts au public qui les utilise pour pique-niquer, se balader, faire du roller ou du vélo.

Plusieurs collectifs autogérés se sont également lancés dans des projets hétéroclites sur le site : production de légumes, ateliers de bricolage, location de rollers, cours de monocycle ou d'arts martiaux, etc.

En mai 2014, les citoyens devaient choisir entre :

1. le projet de la ville qui proposait de construire 4700 logements sur les bords de la zone tout en protégeant une partie des espaces verts, tous les bâtiments historiques et les anciennes pistes d'atterrissage ;
2. une initiative populaire qui demandait que le site ne soit pas construit et reste disponible pour des projets de loisirs et des jardins potagers urbains.

À 64 %, la population a accepté la deuxième proposition. Tempelhof restera donc une zone de loisirs et de projets associatifs.



Tempelhof est situé à 5 km au sud du centre de Berlin.

123



Chars à voiles et cerfs-volants sur la piste de Tempelhof.

124



Projet de développement de l'ancien aéroport de Tempelhof, 2013.