

6^e G1

Diapo 3

Scénario 2 Des espaces de vie plus réduits

Plus l'énergie devient coûteuse, plus les habitants sont contraints de fonctionner à l'échelle locale. Une solution est de fixer de façon plus efficace les services dans les territoires (services, emplois, loisirs...). Ce scénario de rapprochement limite les distances, renforce les mobilités douces (marche, vélo...) et favorise la mise en place d'une ville organisée par quartiers (au moins pour les services de la vie quotidienne).

Les services vont de plus en plus s'effectuer *via* le numérique (achats en ligne, supermarchés virtuels et livraisons à domicile...).

■ D'après Jean Ollivro, « La mondialité », « La distance objet géographique », *Atala*, 2009.

5 La « ville du quart d'heure » en image



© Belin Éducation/Humensis, 2021 Histoire-Géographie Enseignement moral et civique 6e
© Ville de Paris/Paris en Commun

Illustration de Micaël, 2020.

II. Comment habite-t-on aujourd'hui dans les différentes métropoles du monde et quelles solutions pour demain ?



© Belin Éducation/Humensis, 2021 Histoire-Géographie Enseignement moral et civique 6e
© SOM - Skidmore, Owings & Merrill

Étude du cabinet d'architecture et d'urbanisme SOM, parue dans la revue
National Geographic, avril 2019.

Selon les architectes du cabinet SOM, la ville de demain sera sans doute un assemblage de plusieurs groupes d'immeubles, proches et très bien reliés entre eux par des transports en commun.

II. Comment habite-t-on aujourd'hui dans les différentes métropoles du monde et quelles solutions pour demain ?

2

Le projet de la « ville du quart d'heure »



« Imaginée par Carlos Moreno, **urbaniste** franco-colombien, l'idée de “ville du quart d'heure” est de construire des centres-villes où tous les habitants ont maximum un quart d'heure à pied pour tous leurs déplacements : travail, commerces, parc, école, gymnase, cinéma... L'objectif est simple : améliorer la vie des habitants. Moins de déplacements en ville, c'est aussi moins de voitures dans les rues, donc moins de pollution de l'air, moins de bruit, moins de dangers.

L'idée est critiquée. Pour ses opposants, c'est une utopie⁽¹⁾. Bien sûr, les Parisiens ont tous les services à moins de 15 minutes à pied. Mais une grande partie de la population qui y travaille ne peut pas y habiter. Agents d'entretiens, livreurs, cuisiniers... Toutes ces personnes sont moins bien payées et doivent vivre en banlieue, où les loyers sont moins chers. »

D'après le site Actujour.fr, 1^{er} novembre 2020.

3 Une idée difficile à appliquer



« Le concept de la ville du quart d'heure commence à s'appliquer un peu partout dans le monde : à Copenhague au Danemark, à Melbourne en Australie et Ottawa au Canada, tout comme Utrecht aux Pays-Bas, ou Édimbourg en Écosse. En France aussi, ça existe : la ville de Nantes va développer le concept. Dans la région parisienne, à Pantin, en Seine-Saint-Denis, les réflexions avancent en ce sens. Dijon et Mulhouse sont des territoires d'expérimentations.

C'est évidemment beaucoup plus compliqué dans les petites villes où la voiture est encore indispensable pour se déplacer, pour se rendre dans un centre commercial. Le modèle est plutôt pensé pour les quartiers en devenir des grandes métropoles. Pour arriver à concrétiser la ville du quart d'heure, il faut une volonté politique, du maire et des élus locaux. Cela veut dire aménager des espaces, des routes pour les vélos, des équipements en conséquence. »

D'après Olivier Marin, « L'urbanisme demain », France Inter, 12 septembre 2020.

40% DES TRAJETS EFFECTUÉS EN VOITURE FONT MOINS DE 3 KM EN AGGLOMÉRATION

"En agglomération, 40 % des trajets effectués en voiture font moins de trois kilomètres"

En France, 1 trajet en voiture sur 4 fait moins de 3 km *. Dans les agglomérations, cette part est plus grande encore : 4 trajets en voiture sur 10 font moins de 3 km **. Ces trajets "courts" représentent près de 10 % de la distance totale parcourue en voiture.

Dans les unités urbaines *** définies par l'Insee en 2010, la part des trajets effectués en tant que conducteur ou passager d'une voiture sur une distance inférieure à 3 km varie relativement peu. Elle passe de 52 % dans l'unité urbaine de Cayenne à 39 % dans l'unité urbaine de Caen.

<https://www.utp.fr/chiffre/40-des-trajets-effectues-en-voiture-font-moins-de-3-km-en-agglomeration>

24 JANVIER 2021 PAR OLIVIER RAZEMON

42% des personnes dont le lieu de travail est
situé à moins de 1 km de leur domicile s'y
rendent en voiture



Sortie d'école à Kingersheim (Haut-Rhin), janvier 2019.

<https://www.lemonde.fr/blog/transports/2021/01/24/42-des-personnes-qui-travaillent-a-moins-de-1-km-de-chez-eux-sy-rendent-en-voiture/>

II. Comment habite-t-on aujourd'hui dans les différentes métropoles du monde et quelles solutions pour demain ?

1 Plusieurs pistes pour améliorer les mobilités



urbaines

« Les villes ne cessent de croître, nos besoins de déplacements aussi. La pollution et les embouteillages obligent les villes à favoriser des mobilités plus durables. Il faudra réduire l'usage de la voiture. La mobilité de demain sera **partagée**. Les bouchons sont liés à la sous-utilisation des voitures : sur les trajets domicile-travail, on ne compte en général qu'un passager par véhicule. La baisse de la pollution passera par les transports en commun, mais aussi le covoiturage. Le train aura un rôle majeur : c'est le mode de transport le plus efficace, le seul capable de déplacer 3 000 personnes toutes les deux minutes. La ville de demain sera aussi celle des **mobilités douces**. »

D'après Sébastien Billard, « Quelle mobilité urbaine en 2049 ? » *L'Obs*, 26 juin 2019.

Les villes après la Covid-19

« Cette pandémie se présente comme un énorme défi, mais elle nous offre aussi une occasion sans précédent de réinventer la ville, de changer de trajectoire, de réparer les dégâts du passé provoqués par les embouteillages et la pollution de l'air. Avec les voitures qui sont absentes de nos rues, on peut enfin voir tout l'espace qui leur est réservé par rapport au reste. Les rues désertes nous montrent ce qui serait possible : des trottoirs beaucoup plus larges, des pistes cyclables et des voies réservées pour les autobus, des espaces pour les piétons. Ça ne coûte pas cher de démarrer le mouvement. On peut bouger très vite avec de la peinture au sol, des pots de végétation ou des petites bornes escamotables. Il faut d'abord montrer aux gens ce qui est possible. »

D'après Janette Sadik-Khan, « L'après-COVID-19 : “Une occasion sans précédent de réinventer nos villes” », ici.radio-canada.ca, 16 mai 2020.

4 Le programme *Cambio Verde*

Les habitants de la ville peuvent échanger 4 kg de déchets, contre 1 kg de nourriture. Des populations défavorisées sont employées dans des centres de tri qui les recyclent. Aujourd'hui, les *carrinheiros* récoltent 400 tonnes de déchets par jour, y compris dans les *favelas*.

➔ Comment la ville gère-t-elle ses déchets ? L'objectif est-il uniquement environnemental ? Justifie ta réponse.



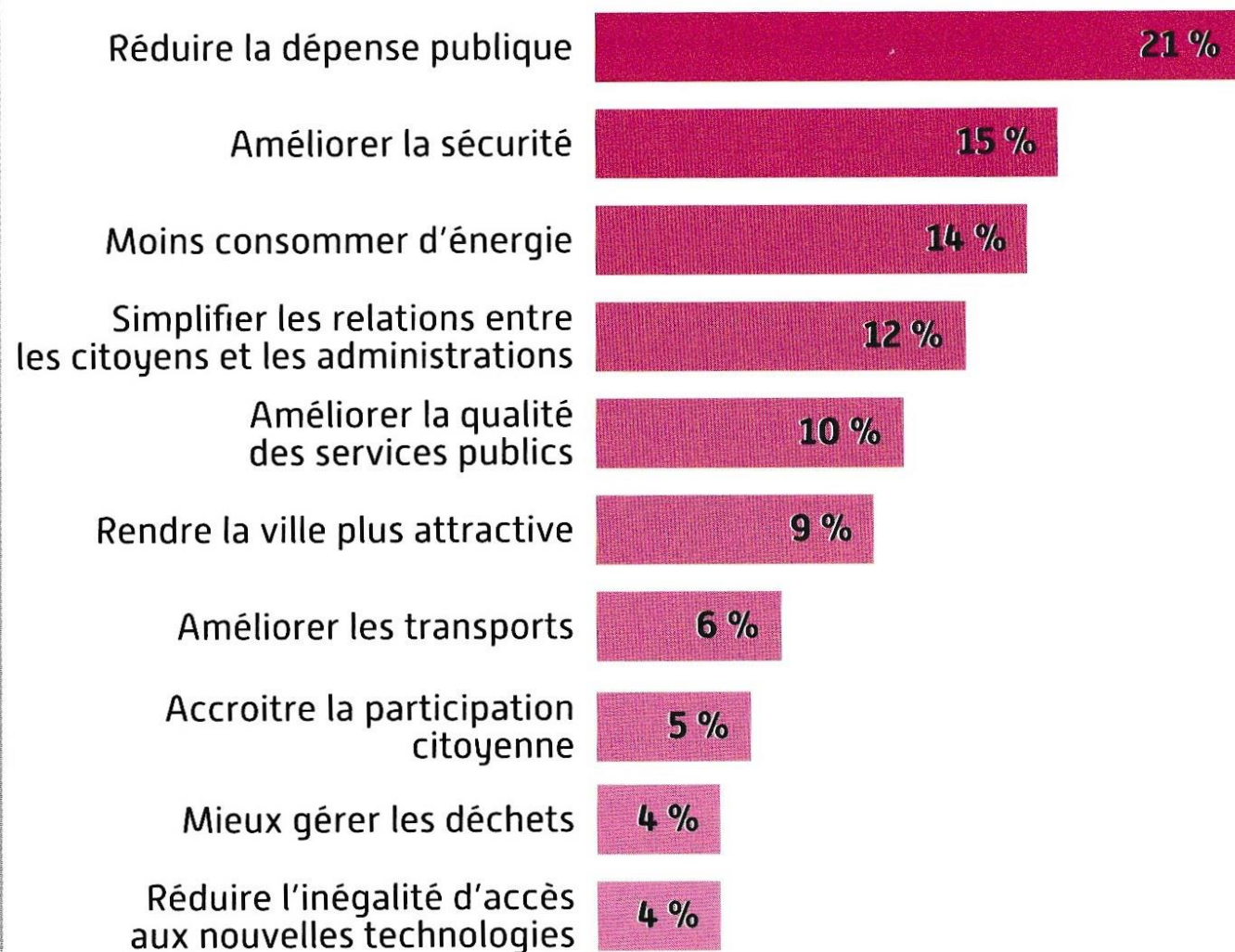
A. Carrinheiro



B. Centre de tri

II. Comment habite-t-on aujourd'hui dans les différentes métropoles du monde et quelles solutions pour demain ?

Comment améliorer la ville de demain ?



Source du sondage : <http://www.acteurspublics.com/2015/09/21/sondage-exclusif-pres-de-8-francais-sur-10-jugent-important-ou-prioritaire-le-developpement-numerique-des-villes>.

5 Les citoyens français s'engagent pour la ville de demain

II. Comment habite-t-on aujourd'hui dans les différentes métropoles du monde et quelles solutions pour demain ?