

«LA VILLE DE L'ACCES»



© Adam MAGYAR - Urban flow series

ATELIER INTERNATIONAL

Mars 2016

Nolan GEORGELIN - Anatole JEANNOT - Noémie PACHABEZIAN - Felana RATSIMBAZAFY - Alizée VIZCAINO

INTRODUCTION

Mosaïque de quartiers sillonnés par les flux, la ville est un foyer où se mêlent les activités, les populations, les usages. Ce bouillonnement ne signifie pas pour autant une solubilité parfaite. Derrière la notion d'accessibilité, aussi vaste que transversale, se dessine l'idéologie de l'universalité : tout doit être accessible à tout le monde.

Des distances géographiques aux barrières culturelles, cet objectif peut être analysé par le prisme de la matérialité des obstacles rencontrés.

Afin d'illustrer notre propos, nous avons choisi de développer quatre thématiques pouvant être exemplifiées par des études de cas internationales.

Directement liée aux infrastructures, la mobilité permet l'atténuation de l'éloignement géographique grâce à la réduction des temps de trajet. Abordée selon différentes échelles, elle interroge la notion du rapport de vitesses.

Fondée sur des perceptions sociales et sociétales, l'appropriation est une dimension sensible. Elle comporte le concept sous-jacent d'une adhésion à une sphère culturelle.

Transversale aux deux thématiques précédentes, la proximité peut être spatiale comme temporelle. Elle traduit une idée de lien sans faire appel obligatoirement à un attachement émotionnel.

Le terme d'espace public induit la notion de partage. Creuset de cosmopolitisme, son indétermination fonctionnelle lui permet d'accueillir une diversité d'usages affranchis des règles.

LA MOBILITÉ

LA PROXIMITÉ

L'APPROPRIATION

L'ESPACE PUBLIC

Directement liée aux infrastructures, la mobilité permet l'atténuation de l'éloignement géographique grâce à la réduction des temps de trajet. Abordée selon différentes échelles, elle interroge la notion du rapport de vitesses

GRAND PARIS EXPRESS

Développer l'accessibilité de la métropole Parisienne

Le Grand Paris Express est un projet de métro à l'échelle de l'agglomération visant à faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, qui sont aujourd'hui majoritairement réalisés en voiture. Parmi les principales justifications du projet on retrouve :

- 1. La saturation du réseau principal, particulièrement sur les RER A et B ainsi que sur la ligne 13 du métro. Cette saturation vise à être traitée par la création de nouvelles infrastructures, qui permettront de détourner une partie significative du trafic.
- 2. Le renforcement de l'attractivité et du développement économique de la région-capitale via la connexion par un réseau de transports lourds des principaux pôles d'urbanisation et des différents clusters.

Les auteurs du rapport Réorienter les priorités du Réseau Grand Paris estiment que ces justifications ne tiennent pas et que les problèmes identifiés pourraient être corrigés efficacement par d'autres moyens.

- 1. Concernant la saturation du réseau principal, il est rappelé que les réseaux RER disposent d'une capacité théorique suffisante pour continuer à répondre à la demande de transport à court et moyen termes. En lieu et place de la construction d'un nouveau réseau, on prône une régénération de l'infrastructure existante, aujourd'hui marquée par un état de vétusté avancée (Selon la SNCF, le nombre d'incidents dus au mauvais état de l'infrastructure a augmenté de 40% entre 2012 et 2013) ainsi que la mise en place de systèmes d'exploitation moderne limitant les retards dus à des facteurs extérieurs (colis suspects, malaises voyageurs...). Parmi les solutions proposées, on retrouve la mise en pilotage automatique des lignes de RER et de Transilien les plus saturées.

- 2. Vu de l'étranger, l'attractivité de la région IDF ne pâtit pas de la sous-performance de son réseau de transports, bien au contraire.

Ainsi, le réseau ferroviaire francilien est le plus important mis à disposition des habitants en Europe, et la capacité de transport est supérieure de 20% à celle du Grand Londres. Par ailleurs, au classement des villes les plus attractives établi par PwC, Paris se classe première concernant son offre de transports urbains. Par ailleurs, les modes lourds en périphérie peuvent facilement être remplacés par des solutions plus flexibles telles que des lignes BHNS, de tramway ou de tram-train.

Par ailleurs, il est important de souligner que la hausse du trafic sur les dernières années mise en avant pour justifier le projet GPE n'est pas si évidente que cela.

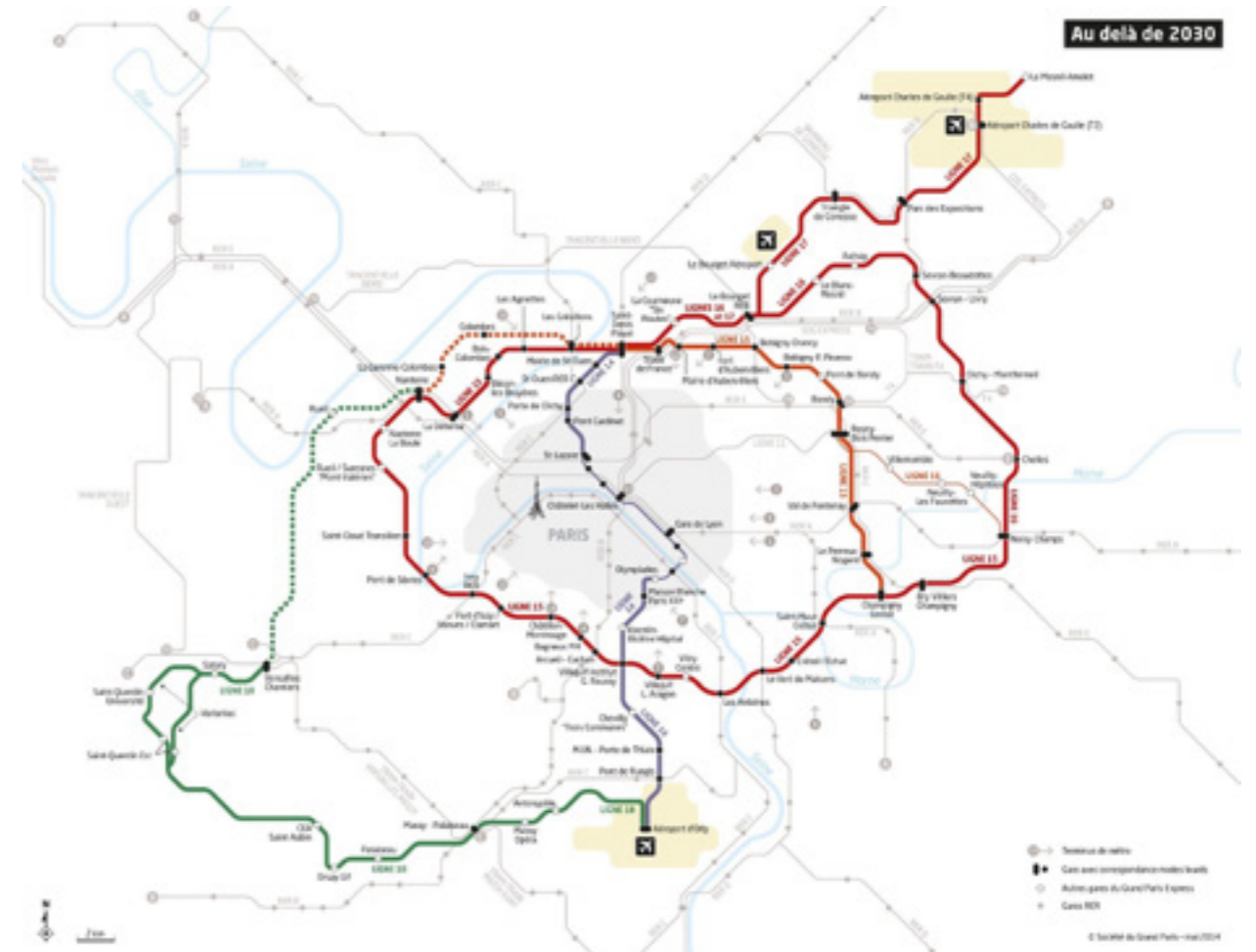
Si entre 2001 et 2010, les déplacements quotidiens en transports en commun ont augmenté de 21%, cette croissance est largement portée par les déplacements en heures creuses (+30% entre 9h et 16h). Le trafic de pointe, qui détermine les besoins de capacité d'une ligne de transport, n'a lui augmenté que de 4% sur la période. Cette évolution différenciée est due à la mutation des modes de vie et des façons de travailler. Ainsi, si les déplacements motorisés pour motifs personnels ont augmenté de 16%, ceux pour motifs professionnels ont diminué de 2.7%.

Si l'on se concentre uniquement sur les déplacements en transports en commun, les chiffres sont respectivement de +33% et +13%. Ces évolutions des modes de vie obligent à repenser le projet à travers un travail prospectif sur les devenir possibles de la mobilité en IDF à horizon de 10 à 15 ans.

Les besoins d'accessibilité aux territoires se modifient, et les franciliens ne se déplaceront plus pour les mêmes raisons demain, ni aux mêmes horaires ou sur les mêmes distances.

Sur la base de cette analyse est proposé un scénario alternatif d'amélioration de l'offre de transports en région parisienne qui ne passe pas par la construction du métro en rocade dans les délais aujourd'hui prévu :

- Les auteurs du rapport proposent d'étaler la réalisation du GPE, voire d'annuler la création de certaines lignes en fonction de l'évolution des capacités budgétaires, puis de redéployer les investissements pour :
 - o Décongestionner le RER central, via la réalisation de la section ouest d'EOLE et du prolongement immédiat de la ligne 15 Sud jusqu'à la Défense;
 - o Décongestionner la Ligne 13, par la réalisation immédiate du prolongement de la Ligne 14 jusqu'à Saint-Ouen;
 - o Améliorer la desserte en périphérie par des solutions moins coûteuses :



LE RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE

Développer l'accessibilité à l'aire urbaine

EURALILLE ET LILLE METROPLOEE

L'accessibilité comme matière première du projet urbain : Euralille et Lille Métropole

Située en plein cœur des Flandres et du réseau urbain nord-Européen, la ville de Lille a depuis quelques années misé sur son accessibilité exceptionnelle pour tenter d'atteindre ses ambitions métropolitaines.

Il est tout d'abord nécessaire de rappeler que la métropole Lilloise est le résultat d'un emboîtement d'objets géographiques de différentes échelles, allant du simple quartier Euralille, symbole de la dimension métropolitaine, jusqu'à la région urbaine dans son ensemble, système urbain de très forte densité (300 habitants au kilomètre carré en moyenne) s'étendant du littoral jusqu'à la Belgique, en passant par l'ancien bassin minier, et regroupant plus de 2 millions d'habitants.

Constitué en un bassin de vie unique, ce système complexe et polycentrique est basé sur les échanges : déplacements de loisirs, de travail, fréquentation commerciale permettent de structurer cet espace. L'accès aux différentes composantes constitue dès lors un enjeu majeur pour la métropole.

Depuis les années 1990, l'accès depuis l'extérieur à ce territoire a été bouleversé par l'ouverture de la LGV Nord, permettant de relier Paris à Bruxelles, Londres ou encore Amsterdam. En l'espace d'une décennie, Lille et sa métropole sont ainsi passées du statut de conurbation industrielle, cul-de-sac frontalier au nord de Paris, à celui de hub. S'est opéré un retournement majeur, qui fait aujourd'hui de Lille un carrefour des échanges d'échelle européenne.

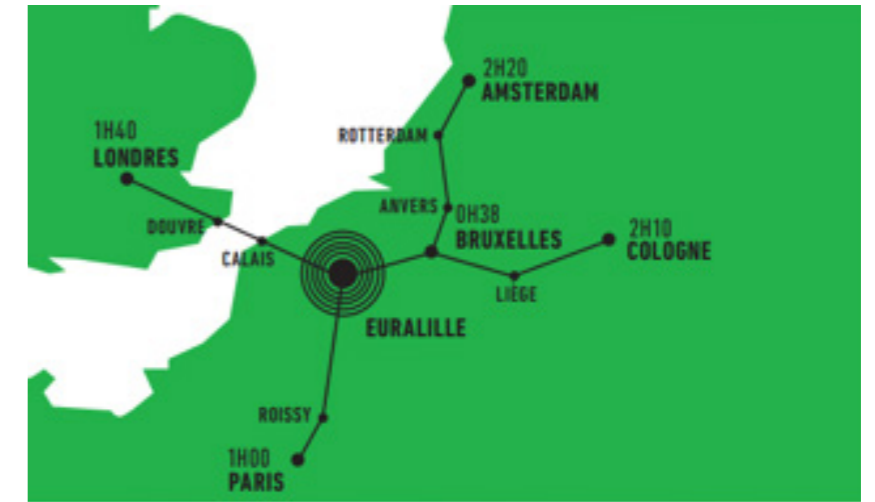
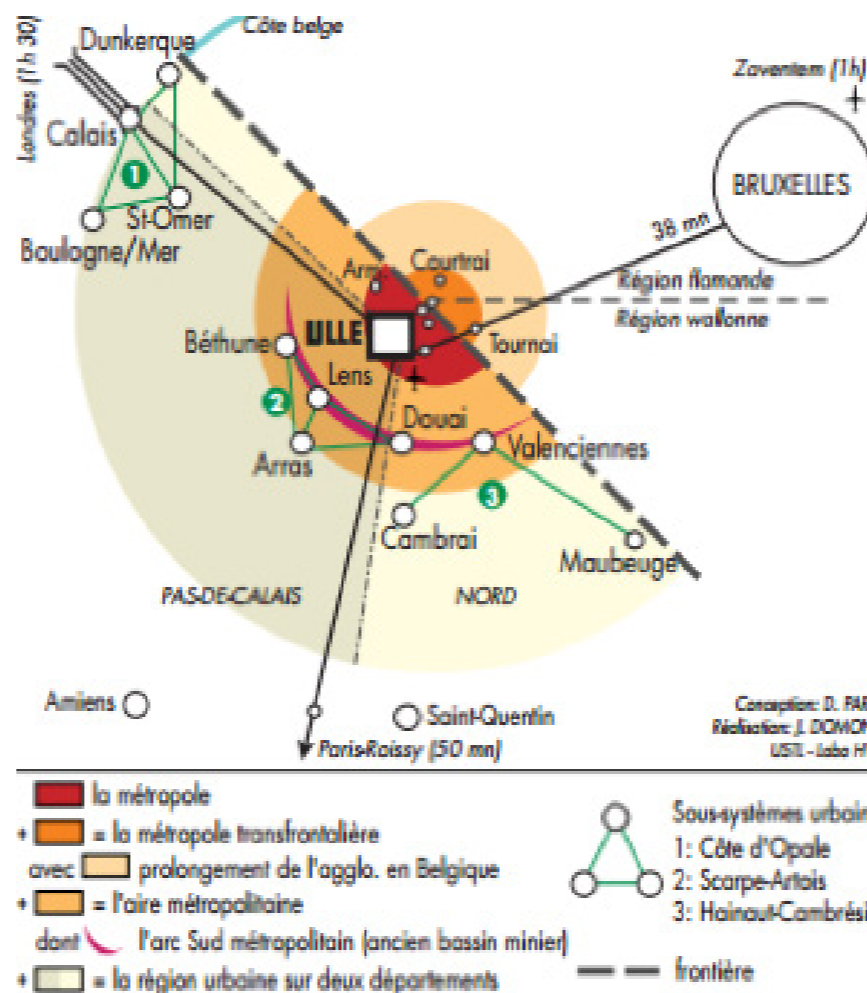
Les élus de l'époque ne s'y sont pas trompés - c'est d'ailleurs grâce aux pressions exercées par Pierre Mauroy que le centre de l'agglomération fut doté d'un arrêt TGV - et ont choisi de capitaliser sur cette accessibilité nouvelle pour redynamiser l'économie métropolitaine au moyen d'une turbine tertiaire. C'est le rôle dévolu à Euralille.

Ce quartier des affaires, aujourd'hui le troisième de France après La Défense et La Part-Dieu à Lyon, nourrissait à l'origine des ambitions fortes : accueillir des entreprises de dimension internationales, qui seraient attirées par l'accessibilité exceptionnelle du lieu. Si le projet urbain est à n'en pas douter un succès sur de nombreux points (le taux d'occupation s'élève à 95%), force est de constater que l'objectif d'internationalisation n'a pas été réellement atteint. Sur les 172 entreprises aujourd'hui recensées à Euralille, on retrouve 41 sièges sociaux d'entreprises publiques ou privées. Sur ces 41 sièges

sociaux, 12 sont des sociétés de plus de 40 salariés, 7 sont des sièges régionaux, et 2 seulement les sièges France d'entreprises étrangères. Malgré son accessibilité internationale, Euralille ne parvient pas à faire le poids face aux pôles urbains géants que représentent Londres, Paris, et dans une moindre mesure Bruxelles. La véritable échelle d'Euralille est une échelle régionale.

Lille ayant parvenu à s'affirmer comme métropole européenne grâce à son accessibilité nationale et internationale via la LGV, il lui reste maintenant à conforter son accessibilité à l'échelle de son aire urbaine. Seule réelle métropole polycentrique de France, elle a déjà su développer des projets permettant de favoriser l'accessibilité de ses territoires : deux lignes de tramway et deux lignes de métro automatique permettent de relier Lille, Roubaix, Tourcoing ou Villeneuve d'Ascq de manière efficace.

Mais c'est à l'échelle du Nord Pas-de-Calais (et maintenant de la Picardie) que Lille rayonne. Cela s'observe déjà avec la hausse continue des trajets pendulaires entre Lille et l'ancien



LA PROXIMITÉ

La proximité peut être spatiale comme temporelle. Elle traduit une idée de lien sans faire appel obligatoirement à un attachement émotionnel.

LA BIENNALE DE LYON

Le Programme Veduta

Le kiosque veduta à Lyon lors de la biennale international, a proposé la venue d'un espace d'exposition éphémère au sein d'un des grands ensemble de l'agglomération.

Réalisé à Decines, ce « cube blanc » qui n'est pas sans rappeler les espaces d'exposition des musées, devait être pourvue d'oeuvre issu des collections du musée d'art contemporain de Lyon (MAC). La spécificité de cette opération est que le commissariat d'exposition a été réalisé par les habitants eux mêmes. Par un accompagnement de la part du commissaire d'exposition de la biennale les habitants on donc put accéder au collections du musées et élaboré autour d'un thèmes une exposition.

Ce que ce projet a de fort c'est le fait de réussir à créer une proximité tant spatial que culturelle entre un public pas forcément quotidien du MAC. En accompagnement et en permettant une compréhension les habitants se sont sentis impliqués et ont put s'appropriier une forme d'art peu familière. En cela l'accès à la culture a été donnée dans toute ses dimensions. Ce qu'il en ressort c'est que la proximité physique d'un équipement n'est pas forcément gage d'une appropriation par les usagers, un accompagnement peut être nécessaire en cas de décalage culturel.



© ASEF Culture 360

MEDELLÍN

Le Projet Urbain Intégral - zone Nord-Est

UN CONTEXTE DIFFICILE

En 2010, la ville de Medellin comptait 3,7 millions d'habitants. Elle comprend six zones qui se divisent en 16 arrondissements de 249 quartiers et 20 secteurs informels et souffre d'une violence urbaine très forte et de difficultés sociales profondes.

L'urbanisation s'est développée le long de la vallée entre les cordillères Occidentale et Orientale. Les constructions informelles qui ont débuté dans les années 1940 sur les versants des cordillères, se sont étendus et densifiés en véritables bidonvilles isolés de la ville. Ces quartiers périphériques font aujourd'hui partie des 16 arrondissements de la ville.

Les catastrophes naturelles et les glissements de terrains, survenus dans les années 1980, ont amené la ville à adopter une politique d'intégration de ces bidonvilles après avoir tenté de les éradiquer puis de les réhabiliter.

A partir des années 1990, afin de lutter contre l'insécurité liée aux narcotraficants, la municipalité entame une réflexion urbaine en vue de requalifier ces quartiers périphériques. Cette réflexion est centrée sur :

- la réduction du risque géologique,
- le renforcement des organisations communautaires,
- la planification participative,
- la réhabilitation juridique (légalisation des titres de propriété),

Le Projet Urbain Intégral (PUI) mis en place à partir de 2002 est le résultat de cette réflexion urbaine et des premiers programmes d'intervention sur l'amélioration des services publics et la participation citoyenne dans les quartiers informels.

UN PROJET DE REQUALIFICATION

Le programme du PUI est un modèle d'intervention urbaine dans une zone spécifique. Il concentre toutes ses ressources sur un seul territoire dans le but de canaliser les efforts. Cette intervention se reflète dans le développement et la transformation intégrale des communautés tant au niveau social que spatial.

Il associe des actions de réhabilitation du territoire à des améliorations en termes d'inclusion sociale de la population à travers une forte coordination institutionnelle et une participation citoyenne.

Le PUI s'articule et vise à :

- améliorer les interventions des administrations publiques pour mettre en place des institutions de coordination municipale et d'autres organismes publics et privés pour obtenir des accords avec les secteurs,
- renforcer la participation des organisations communautaires et de la population pour prendre part à toutes les phases du projet,
- améliorer l'espace public pour favoriser la cohésion sociale en proposant des programmes spécifiques (parcs, espaces récréatifs, et aussi pour organiser et améliorer les parcours de mobilité surtout piétonne,
- construire et améliorer des équipements collectifs (bibliothèque, centres éducatifs, etc.)
- améliorer les conditions d'habitations en régularisant les situations illégales, en réhabilitant les logements, et en construisant de nouveaux logements, etc.

La municipalité a ainsi développé six PUI sur l'ensemble de la ville. Celui du Nord-Est est le premier d'entre eux.

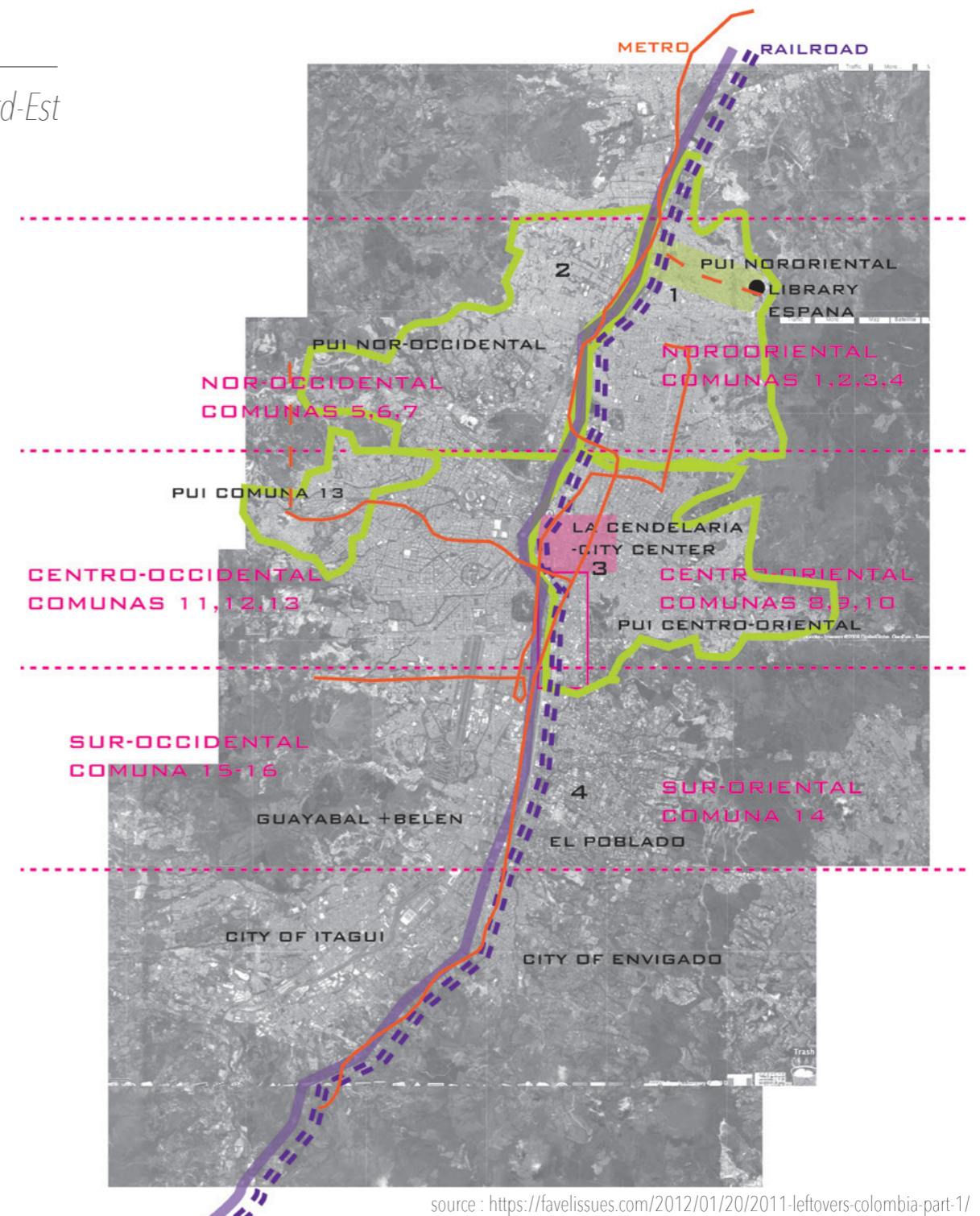
ASSOCIÉ À UN PROJET DE MOBILITÉ

Les PUI s'intègrent dans un projet sur la mobilité et l'amélioration des transports en commun développée à l'échelle de la ville.

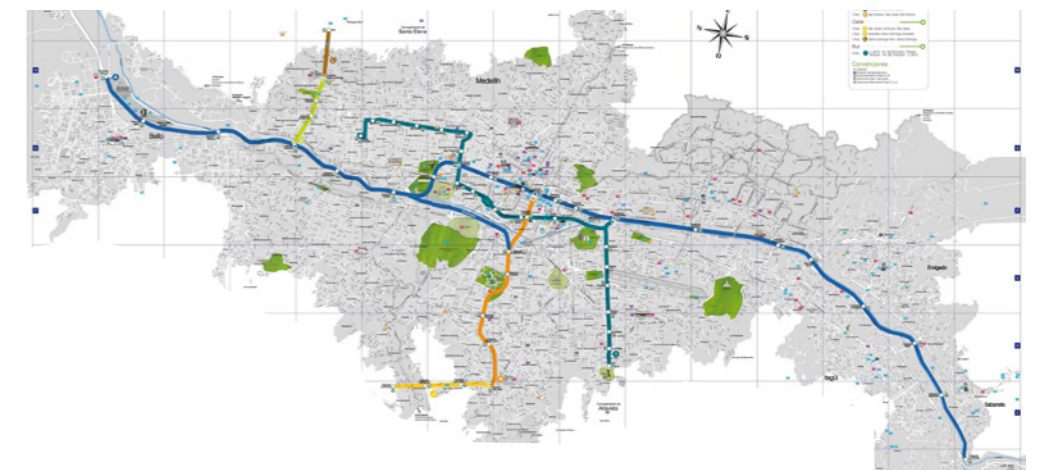
Il porte sur la construction de deux lignes de métro qui desservent la vallée. Ces lignes sont ensuite complétées par trois lignes de métrocable en raison des contraintes topographiques.

Menés en parallèle par la municipalité, ces deux projets se complètent.

La construction du métrocable a permis non seulement de désenclaver les quartiers informels mais également de renouer une relation de confiance entre les administrations publiques et la population marginalisée.



source : <https://favelissues.com/2012/01/20/2011-leftovers-colombia-part-1/>
Adriana Navarro Sertich



source : https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/4/Imagenes/Viajeconnosotros/mapa-ciudad_grande.jpg

MEDELLÍN

Le Projet Urbain Intégral - zone Nord-Est

ASSOCIER LES EQUIPEMENTS AUX ESPACES PUBLICS LIÉS AU METROCALBE

Le PUI de la zone Nord-Est, a donné la priorité à la construction de grands équipements (bibliothèque, école, centre de santé, etc.) destinés non seulement aux habitants des quartiers mais accessible également à tous les habitants de la ville. Ces équipements sont associés à des espaces publics (terrains de sport, parc aire de jeux), destinés principalement aux habitants locaux.

Ce processus attribue par conséquence une place secondaire à l'amélioration et la régularisation de l'habitat. Par ailleurs, à côté des impacts positifs de cette intervention, la réalisation de ces équipements a cependant impliqué la démolition de 283 habitations et le relogement de ces familles dispersées dans différentes parties de la ville.

UN PROCESSUS PARTICIPATIF REMARQUABLE POUR FAVORISER L'APPROPRIATION

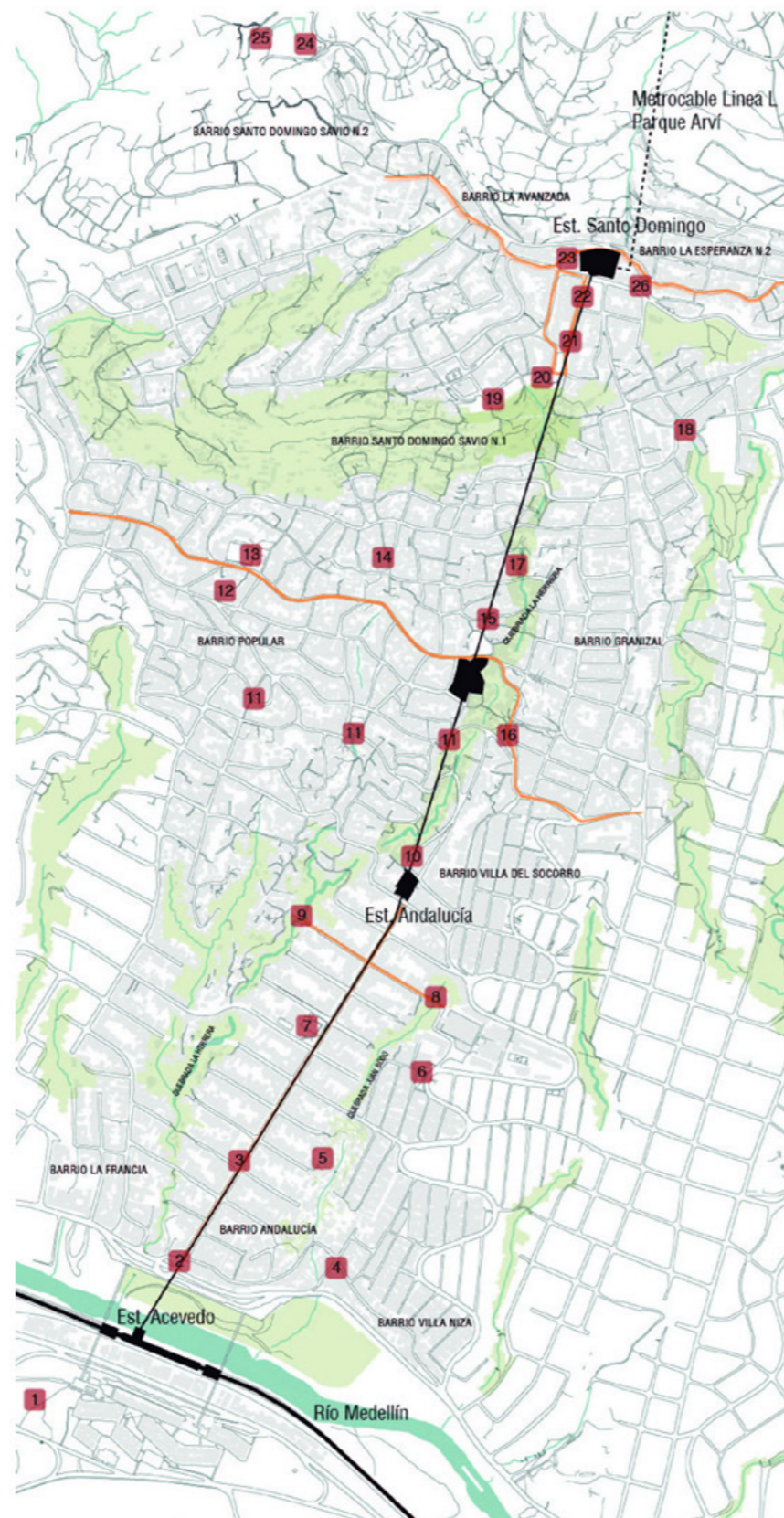
Après un travail de diagnostic spatial et socio-économique des quartiers, le processus participatif mis en place par la municipalité s'est fait pendant:

- la phase de conception à travers entre autres des «ateliers des imaginaires» en amont du projet et dans le choix des projets retenus,
- la phase de construction à travers l'emploi de main d'oeuvre local.

Les travaux réalisés ont été ensuite accompagné d'une action de gestion et d'appropriation par les communautés. En effet, pour favoriser l'appropriation et l'utilisation des lieux, des espaces et des infrastructures réalisés, des activités ont été proposés pour aider la population de Medellin à comprendre et accepter la transformation de la zone. Ces démarches visaient entre autres à promouvoir une autre image de ces quartiers.

URBANISMO SOCIAL EN MEDELLÍN

www.eafit.edu.co/urbam



PROYECTO URBANO INTEGRAL NORORIENTAL (PUI)

Localización



Convenciones

- Río Medellín
- Metro línea A
- Metro cable línea L
- Metro cable línea K

- Colegio Presbitero Antonio José Bernal
- Parque de acceso paseo 107
- Paseo Andalucía
- Parque primaveral
- Nueva vivienda quebrada Juan Bobo
- Parque de la Imaginación
- Parque de las Victorias
- Puente de la Paz
- Puente 48A - El mirador
- Parque de la paz y la cultura
- Galería urbana pintando la esperanza
- Parque los Lavaderos
- Parque Paulo VI
- Parque Los Pozos
- Parque Balcón del Ajedrez
- Mercado barrial
- Parque lineal La Herrera
- Unidad deportiva Granizal
- Parque biblioteca Santo Domingo Savio
- Parque mirador
- Paseo urbano calle 106/Parque de los niños
- CEDEZO Santo Domingo
- Paseo Puerto Rico
- Colegio Antonio Derka
- Jardín infantil Santo Domingo
- Casa de gobierno



© Diana Moreno



© Diana Moreno

source : <http://www.eafit.edu.co/wuf/guia-medellin/Paginas/pui-nororiental.aspx#.Vt2Jpce2XXE>

MEDELLÍN

Le Projet Urbain Intégral - zone Nord-Est

UNE GOUVERNANCE FORTE POUR CRÉER L'ADHÉSION SOCIALE

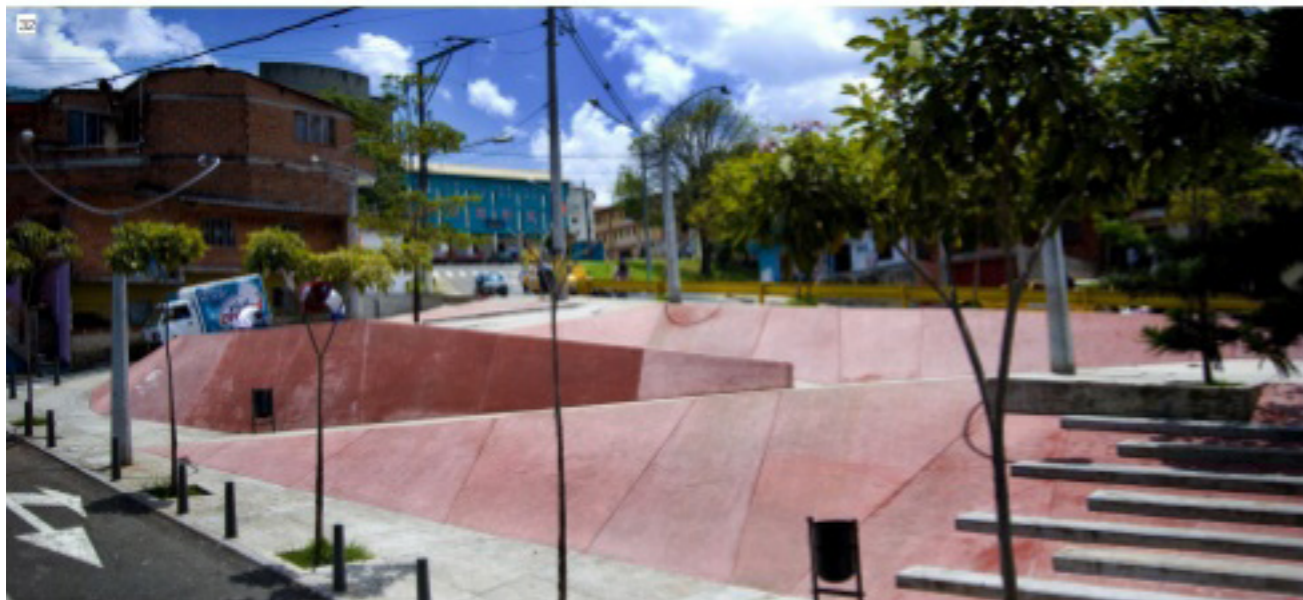
La réalisation du PUI de la zone Nord-Est a nécessité la mise en place d'une gouvernance forte de la part de la municipalité. L'Entreprise de Développement Urbain (EDU) de Medellín a réussi à coordonner les investissements et les projets autour des acteurs publics et de la population.

MALGRÉ DES OBSTACLES

La méfiance de la population des quartiers informels ont nécessité des efforts conséquents et un temps long dans le processus du projet. Les contraintes géographiques et la situation informelle des constructions se sont rajoutés aux difficultés internes du projet.



source : http://www.laciudadviva.org/recursos/documentos/B1_Medellin.pdf



source : http://www.laciudadviva.org/recursos/documentos/B1_Medellin.pdf



©Alejandrocheverri-valencia.architectos

L'APPROPRIATION

Fondée sur des perceptions sociales et sociétales, l'appropriation est une dimension sensible. Elle comporte le concept sous-jacent d'une adhésion à une sphère culturelle.

DURBAN

Communauté indienne et Warwick Junction

ACCÉDER À LA VILLE MALGRÉ UN REFUS

Le regroupement des populations n'a pas pris en compte les différences ethniques et religieuses, ce qui a engendré un redécoupage au sein même de ces quartiers. En réaction à une privation de la ville les indiens se sont fortement appropriés les township restant des décennies dans leurs propriétés dans lesquels ils ont menés de véritables travaux d'aménagement. La construction d'autels est l'un des exemples les plus marquant de cette appropriation. Il y a aujourd'hui un véritable attachement à ces quartiers dans lesquels toute une population a évolué pendant plus d'un demi-siècle.

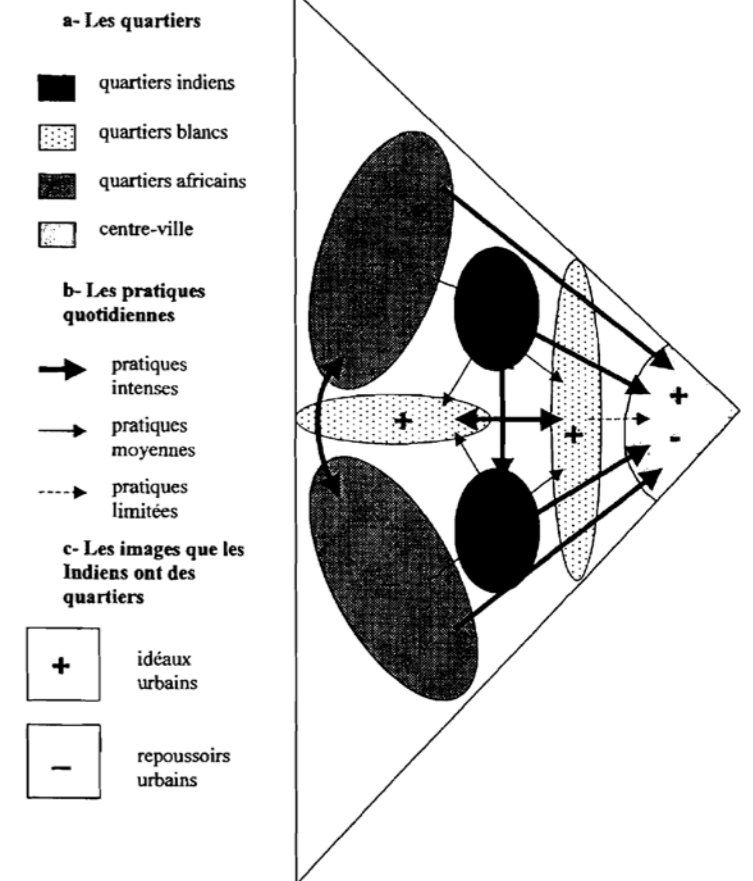
Un autre fait marquant consiste au développement d'un grand nombre d'associations locales. Parmi lesquelles, on peut citer des associations sportives de foot ou de cricket qui organisent des équipes par sous quartier et créent des tournois internes aux secteurs indiens. Véritable élément de sociabilité, les associations ont aussi pour objectif d'organiser la vie locale, notamment avec la neighbourhood Watch qui se charge de la surveillance à la suite d'agressions et de cambriolages.

En réaction au refus de la ville, les communautés se sont donc créer leur propre contexte urbain.

Si l'on observe à présent les flux au sein de l'agglomération de Durban, on se rend compte que les flux inter communautés ainsi que ceux allant vers le centre sont assez forts. Les Quartiers « blanc » apparaissent comme des idéaux urbains pour les indiens. On peut se poser la question s'il n'y a pas une forme d'identification à un imaginaire occidental ?

« Les classes moyennes indiennes, à l'instar des citoyens blancs et de la bourgeoisie africaine, préfèrent fréquenter les centres commerciaux périphériques, réputés plus sûrs et mieux achalandés. Les jeunes Indiens, fortement occidentalisés, aiment également fréquenter ces « malls » à l'américaine de Westville ou d'Umhlanga, où ils passent leur dimanche entre boutiques, cinéma et restaurants. »

Carte 2- Synthèse du Durban post-apartheid



source : Historiens et Géographes n°379



©google image



©google image

DURBAN

Communauté indienne et Warwick Junction

WARWICK JUNCTION : APPROPRIATION D'UN ESPACE EN MARGE DE LA VILLE

Une partie de la communauté africaine a saisi l'opportunité de tronçons autoroutiers inachevés pour implanter des marchés à proximité de la gare.

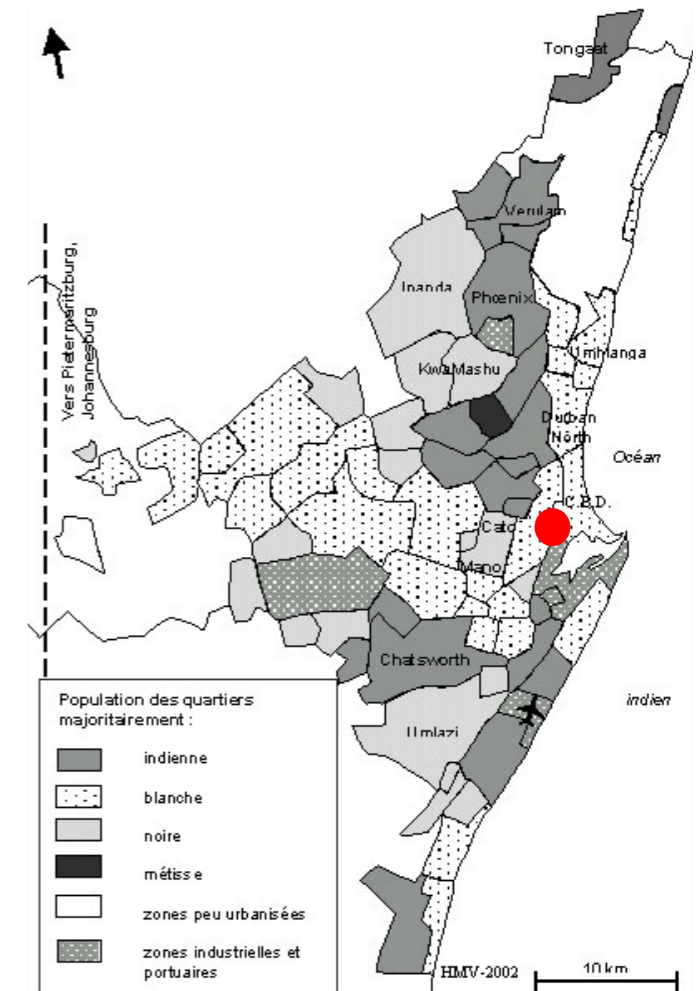
Ces marchés, initialement informels, représentent 50% des échanges commerciaux de la ville. Véritable noyau actif pour toute une population, la population s'est progressivement imposée de sorte que la ville ne pouvait plus l'ignorer comme une enclave et a du composé avec.

En conséquence de la période de l'apartheid, les communautés africaines ont été situées loin du centre et doivent aujourd'hui accomplir de longues distances s'ils ne dorment pas à proximité de leur lieu de travail (espaces commerciaux ou CBD).

Les contraintes inhérentes à une mixité forcée par l'espace ont su engendrer une organisation particulière. L'illustration symbolique réside dans la reconversion de Victoria Street Market en place des fêtes, utilisée lors des cérémonies religieuses annuelles.



source http://www.uia2014durban.org/resources/images/student_competition/Warwick_Airel.jpg



source : <http://geographie-ville-en-guerre.blogspot.fr/2010/06/la-segregation-urbaine-en-afrique-du.html>



source : <http://godurban.com>

DURBAN

Communauté indienne et Warwick Junction

GO DURBAN

Aujourd'hui la ville de Durban prend un parti pris différent. Le projet Go Durban est, à la manière du Grand Paris Express, un ensemble de réseaux visant à relier les différents quartiers de la ville, avec une ligne de train desservant la gare de Berea Road.

Ce lien nouvellement créé, va nécessairement mettre en relation les populations. Ce qui paraît difficile à concevoir aujourd'hui, c'est l'évolution de cette mixité.

En l'occurrence, les jeunes indiens s'identifient aux centres commerciaux européens, même si la gare représente un accès au CBD cela ne les amènera pas pour autant à consommer sur place. Dans cet exemple, on constate l'importance de la mobilité comme moyen pour permettre plus d'accessibilité, sans pour autant créer un accès à la ville du point de vue de la proximité. Si le site peut se structurer par lui-même à l'image des cérémonies religieuses et de l'histoire de ces marchés, il paraît cependant plus difficile de concevoir un projet global.

En effet, tous les projets conçus auparavant cherchaient une réponse globale, avec une requalification de la voirie et une rationalisation des espaces de ventes. Ces projets qui allaient à l'encontre de la matière même de l'espace urbain ont été refusés. Le poids social des habitants a empêché leurs constructions préservant la spécificité même des lieux. En finalité, il apparaît impossible d'aménager de manière globale le site car seules des stratégies d'accompagnement semblent pouvoir permettre un développement pertinent du site.



©2007-2016 OpenCity Projects Inc.



© KZNIA 2014



© KZNIA 2014



© pps.org



© KZNIA 2014

DURBAN

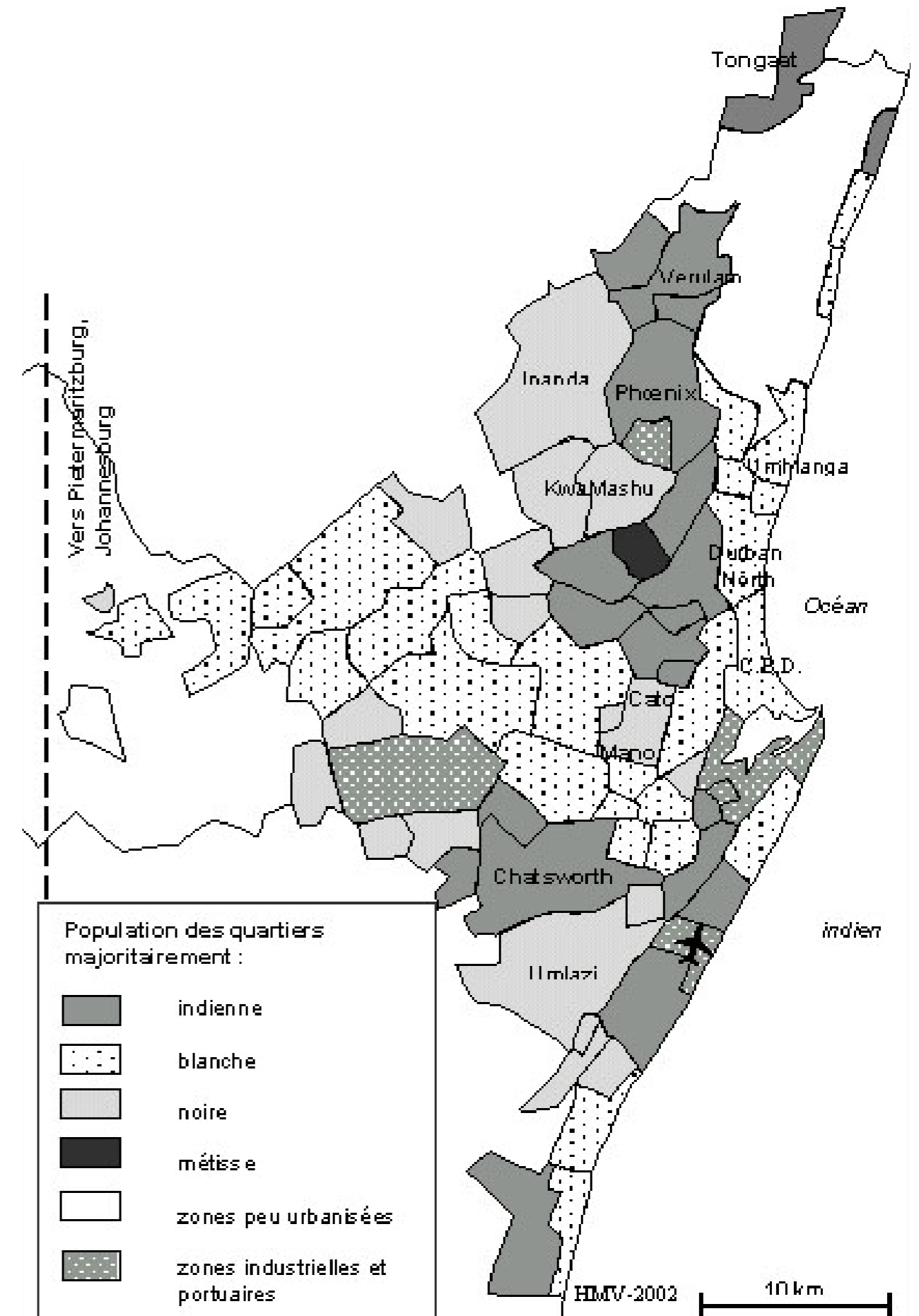
Communauté indienne et Warwick Junction

REFUSER L'ACCÈS À LA VILLE POUR UNE COMMUNAUTÉ

Cette répartition est due à une politique d'apartheid urbain qui a pris naissance en 1951 avec l'instauration du Group Areas Act, même si ce phénomène de ségrégation préexistait. Cette loi s'est appliquée jusqu'en 1991, date à laquelle l'apartheid a été aboli. Durant cette longue période, les systèmes urbains et l'organisation de la ville ont été profondément marqués.

Cette politique avait pour principe d'attribuer un espace urbain à chaque groupe identifié. Les populations étaient dès lors priées de s'y rendre.

Au fil des années cela a engendré un urbanisme déstructuré : « Tissu urbain discontinu, vides non urbanisés séparant les principaux espaces, temps de déplacement importants, morceaux du tissu urbain difficilement articulés, trame viaire s'arrêtant aux limites des quartiers ».



source : <http://geographie-ville-en-guerre.blogspot.fr/2010/06/la-segregation-urbaine-en-afrique-du.html>

MEXICO

PETITES METHODES MEXICAINES D'ACCÈS À LA VILLE

L'agglomération de Mexico City est un espace hors normes. Habité par 21 millions d'habitants, la seule zone métropolitaine s'étend déjà sur une superficie de 1500 km². Ce territoire a connu depuis le milieu du XXe siècle une croissance spatiale sans précédent, croissance qui fait toujours son effet aujourd'hui. On observe en effet à Mexico un phénomène de desserrement urbain, la ville centre voyant sa population diminuer (-1.2 millions d'habitants en trente ans) au profit de communes périphériques. Pour autant, sur la même période, le centre n'a pas perdu de son importance métropolitaine puisque le nombre d'emplois y a été multiplié par 1.5 et la quantité de services par 2.5 (au total, le centre regroupe un tiers des emplois de la zone métropolitaine, et 43% des services).

Dans cet espace métropolitain, ce sont les pauvres qui habitent les marges les plus éloignées, pour autant, nous verrons que cet éloignement géographique ne signifie pas forcément une carence d'accès à la ville pour les populations y habitant.

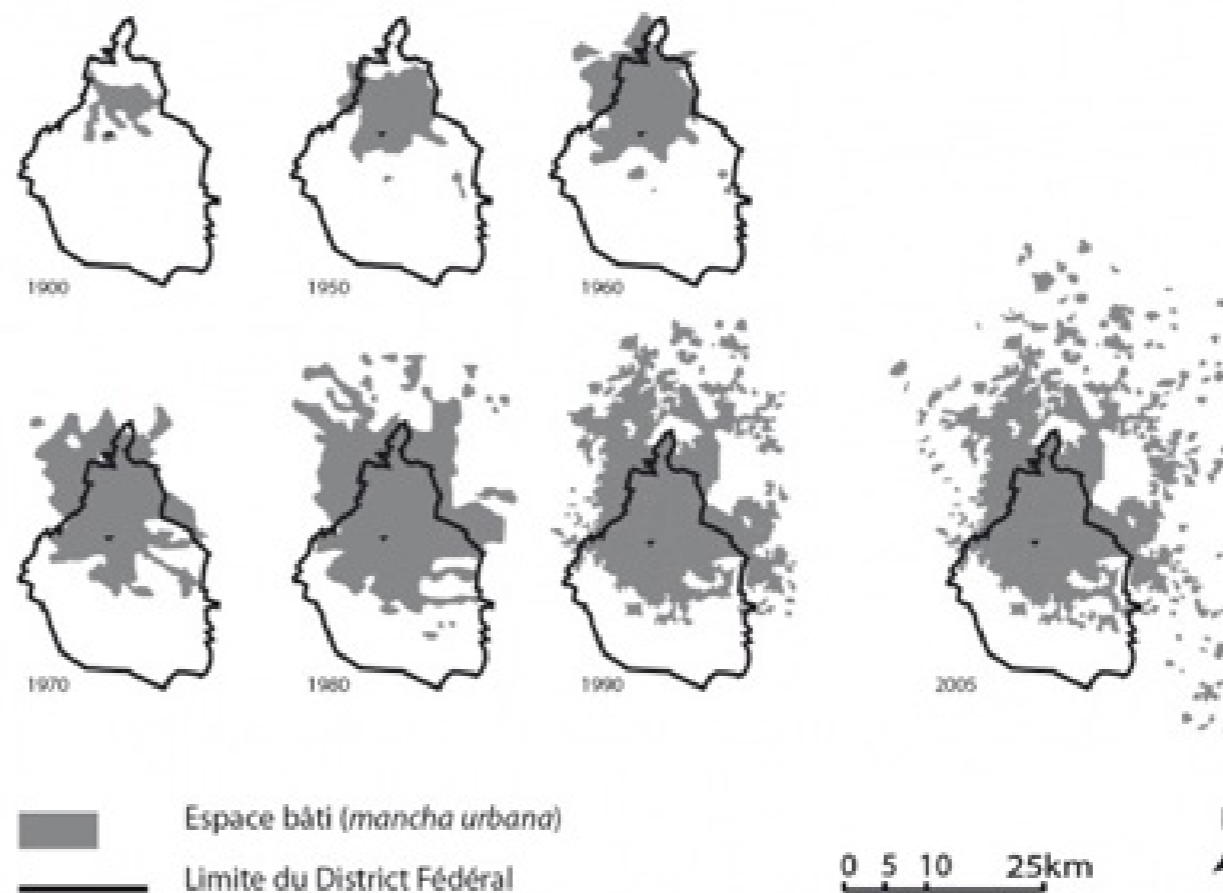
LE ROLE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le transport collectif joue à Mexico un rôle majeur dans l'offre de mobilité puisqu'il représente 68.5% des déplacements intra-métropolitains motorisés. L'offre se répartit comme suit :

- Des transports lourds opérés par des opérateurs publics (métro, autobus, trolleybus...)
- Des transports plus légers, opérés par des micro-entrepreneurs (1200 petits autobus, 28 000 minibus, 150 000 taxis), encadrés et régulés par les autorités locales, qui fixent les tarifs et octroient les concessions de lignes.

Malgré leur bilan environnemental et urbain extrêmement négatif, les transports légers jouent un rôle essentiel dans l'accès à la ville des habitants de Mexico. Ils permettent e 0.55 et 0.85 dollars, contre 0.2 pour un ticket de métro) est plébiscité par la population, et notamment les habitants des quartiers pauvres périphériques. Il faut aussi noter que, par rapport à d'autres villes d'Amérique du Sud, son coût demeure relativement faible, les ménages de la ville dépensant entre 11.6 et 17% de leur revenu pour se déplacer selon les déciles retenus.

Mexico-City, une agglomération récemment tentaculaire



Les transports collectifs, la clé du maillage urbain



L'IMPORTANCE DE L'ESPACE LOCAL

A la différence d'autres métropoles latino-américaines, Mexico dispose d'un tissu de commerces et services de proximité très diffus, qui contribue à limiter les besoins de déplacement de la population, y compris celle habitant la périphérie. Cette offre commerciale est basée non-seulement sur des formes traditionnelles (petit commerce, vente ambulante) mais aussi depuis les années 1990 sur des centres commerciaux, qui constituent des espaces de convivialité fréquentés.

Les habitants bénéficient dans leur espace de proximité d'une offre variée et complète, leur permettant de satisfaire à leurs besoins élémentaires (produits alimentaires, meubles, équipements...). Pour les autres produits, les achats sont réalisés à l'occasion de déplacements déjà planifiés dans la ville, principalement autour des points de transfert comme les stations de métro. Ces lieux de la mobilité étant des centralités commerciales importantes, les incursions dans le centre-ville deviennent alors occasionnelles.

Ces activités dans les zones périphériques constituent pour les habitants une source d'emploi permettant de décentraliser l'activité économique. Ainsi, à l'échelle de la métropole, 56% des actifs travaillaient dans leur commune de résidence, ce qui contribue à limiter les durées moyennes de déplacements.

Cette configuration urbaine, qui combine une forte présence des transports, des activités commerciales diffuses, des emplois locaux développés, fait que les habitants des zones périphériques ne perçoivent pas leur quartier comme un espace de relégation mais comme un espace central, où l'on trouve tout ce dont on a besoin au quotidien.

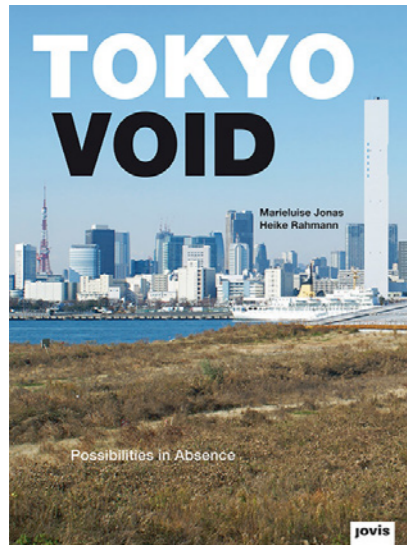
A l'inverse des quartiers périphériques au profil social défavorisé, certaines zones de Mexico, habitées par des ménages riches, ne bénéficient pas des conditions urbaines citées plus haut. Ces quartiers ne comptent aucun commerce de proximité, ce qui oblige les habitants à se déplacer pour effectuer leurs achats quotidiens. Les transports collectifs à Mexico étant très marqués socialement comme destinés aux couches populaires, les résidents de ces zones utilisent alors en grande majorité leur voiture individuelle, ce qui engendre une forte congestion routière (57% des personnes interrogées vivant dans le quartier de Santa Fe mettent plus de 30 minutes par jour pour effectuer leur trajet domicile-travail). Paradoxalement, l'accès à la ville de ces personnes au profil socio-économique supérieur est



*Le terme d'espace public induit la notion de partage.
Creuset de cosmopolitisme, son indétermination
fonctionnelle lui permet d'accueillir une diversité
d'usages affranchis des règles*

TOKYO VOID

Les opportunités du vide



UNE APPROCHE DE LA VILLE À TRAVERS LE VIDE PARCOURUE

Les auteurs de l'ouvrage à travers leurs recherches urbaines sur Tokyo, explore la ville à travers les espaces vacants qui s'y trouvent. En cartographiant ces espaces vides, elles mènent un réflexion sur l'usage et la transformation de ces espaces ouverts dans un pays où la notion de temporalité, de fugacité et de transformation font partie du tradition séculaire.

Cette cartographie démontre qu'environ 4% des espaces non bâties de la ville n'est utilisé (à l'exclusion des parcs, jardins, etc). Cette proportion reste stable alors que la ville évolue et change spatialement.

Si la surface des espaces vacants reste stable, les vides se déplacent donc dans la ville en raison de la transformation urbaine permanente.

Les auteurs appellent donc à une interprétation des vides comme un réseau connecté et dynamique des espaces libres. Elles invitent les acteurs formels et informels à considérer ce réseau comme une partie active de la ville que les habitants pourraient s'approprier temporairement.

source: <http://www.failedarchitecture.com/tokyo-void-possibilities-in-absence/>.



© 2010 Tokyo Void.



© 2010 Tokyo Void.

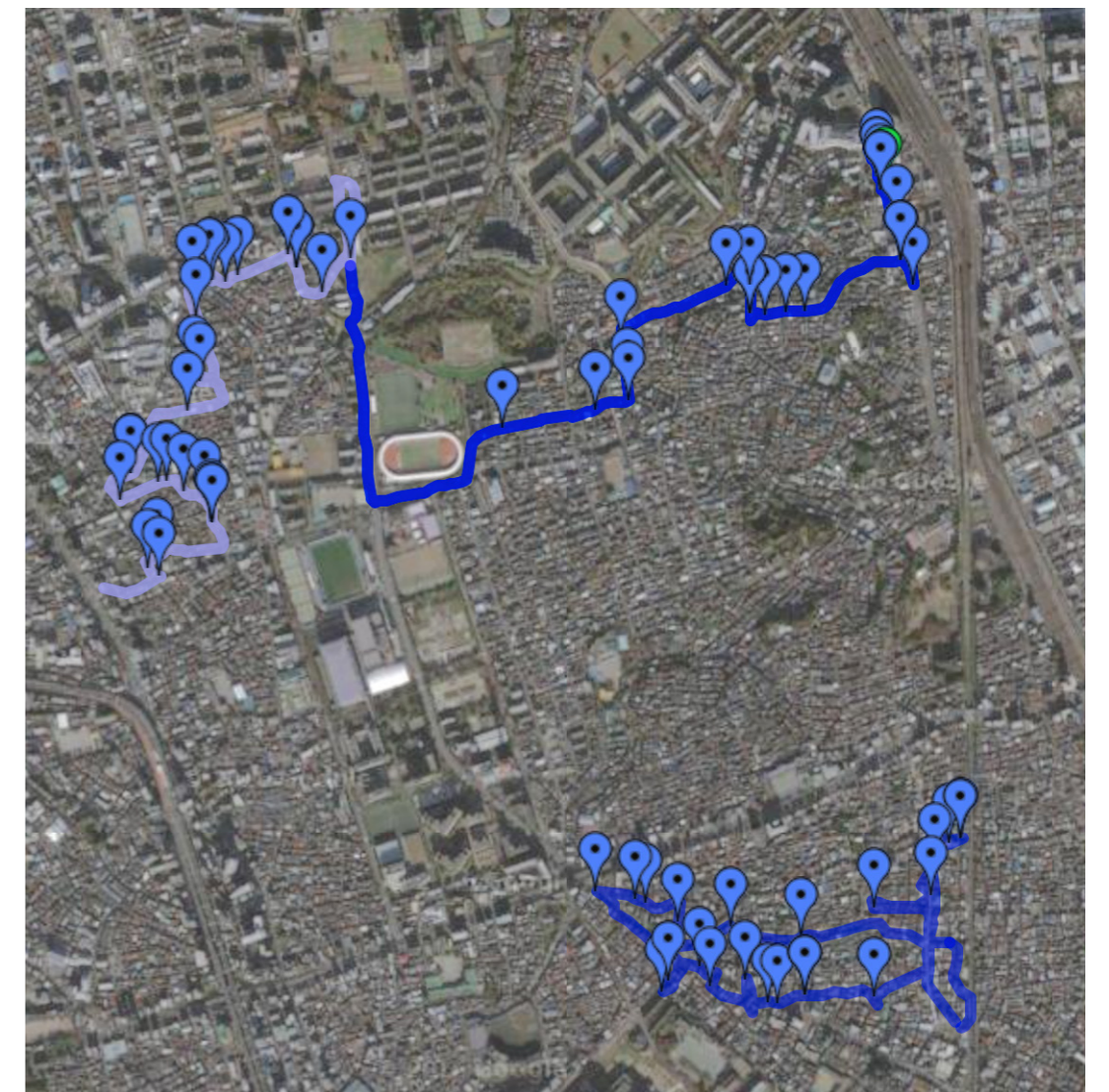


© 2010 Tokyo Void.

« Nous croyons que l'utilisation des espaces vides temporaires peut contribuer à la régénération urbaine durable de Tokyo. L'utilisation temporaire des espaces vides de Tokyo offre la possibilité de créer un réseau flexible de petits espaces, ouverts, verts, de loisirs, de détente, des espaces sûrs .»

sur le site de tokyovoid.com © 2010 Tokyo Void

Carte des espaces vides répertoriés dans les quartiers de Itabashi, Motohasunuma et Juyo



source: <http://www.tokyovoid.com/locations>

ATELIER BOW WOW - «MICRO-PUBLIC SPACES»

Des usages éphémères dans les espaces publics

UNE APPROPRIATION ÉPHÉMÈRE

L'Atelier Bow Wow proposent des micro-espaces publics afin de créer des plate-formes sociales. Ces micro-espaces font référence à un concept fondé sur le fait que l'espace n'est pas une forme à produire mais existe et prend de la valeur grâce à l'interaction qu'il produit avec les usagers.

L'Atelier Bow-Wow essaie de créer donc des interactions et une appropriation éphémères entre la ville et les usagers par le biais de petits meubles ou des espaces publics non-clos qui encouragent ainsi la participation active d'utilisateurs et soutiennent l'expérience de corps individuel et le comportement.

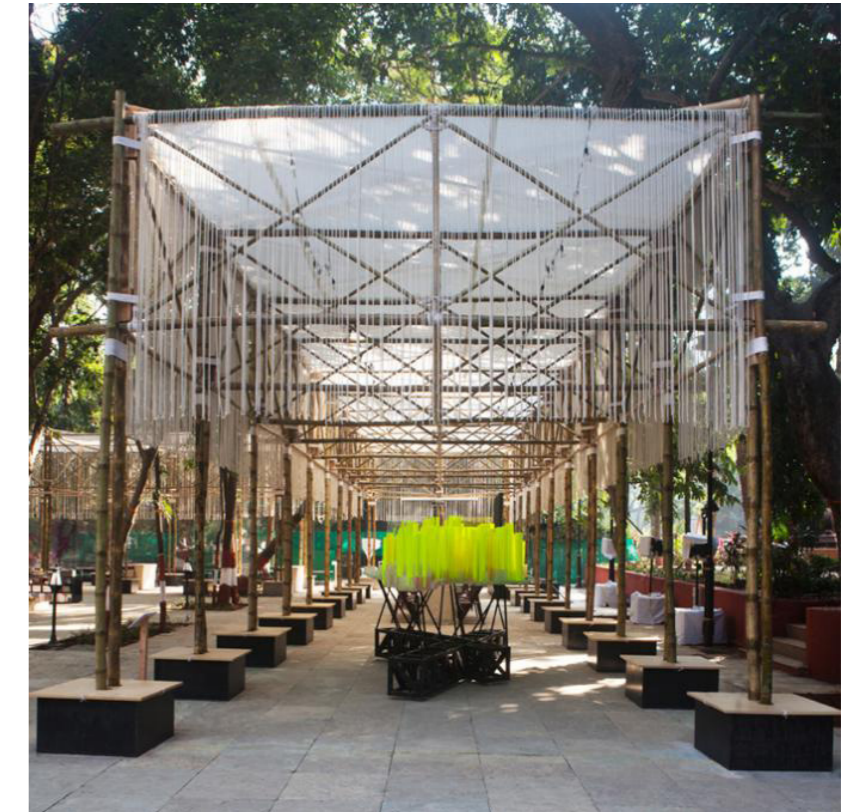
A travers leurs projets, ils tentent de construire des situations plutôt que des objets qu'ils ajustent en fonction de la posture des personnes et de leur disposition dans cet espace.



©2003 Bow Wow



©2003 Bow Wow



© 2012 Solomon R. Guggenheim Foundation



© Solomon R. Guggenheim Foundation

RETOUR SUR UN CONTEXTE HISTORIQUE

Edo - L'héritage d'un archipel de villages

HISTOIRE

Organisation de la ville en escargot, implantation progressive des différents fiefs, implantés avec leur famille pour protéger le chateau du Shogun.

L'urbanisation crée la création de classes marchandes, considérés comme la 2ème classe la plus estimée après les samourai.

Le renversement politique divise la ville entre les partisans de l'empereur.

Conservation de ces petites parcelles, avec de petites propriétés issues de la période Edo.

Très appropriée par un petit groupe social, les habitants de la rue.
Très forte proximité entre les gens de la même classe sociale.

L'espace est plus déterminé par la sphère privée et les usages des habitants.

Espace que l'on qualifierait du Tokyo «hors champs» : des torticolis de ruelles, on ne sait plus où on va, où on est voire chez qui on est.
Limites entre l'espace public comme perception et l'espace privé comme ressenti.

CONSÉQUENCES

Vieilles réglementations avec respect mutuel, organisation de l'espace urbain par des initiatives privées locales. Parallèle avec les petites impasses du 20ème arr de Paris, lesquelles peuvent être aménagés et entretenues par les multiples propriétaires privés.



Quartier Yanaka



RETOUR SUR UN CONTEXTE HISTORIQUE

Tokyo -La ville moderne

«Une métropole insaisissable, un agrégat urbain saturée de lumières, de bruits, de mouvements, offrant en permanence des sensations nombreuses et inédites.

Un milieu au sein duquel on s'immerge sans repères; sans qu'une position de surplomb ne permette de se donner des cadres, d'identifier des lignes de forces.»

- Michel Lussault,
dans *L'urbain sans figure*, prochainement aux éd. de la Découverte -

Le baptême de Tokyo en 1868 symbolise en réalité une nouvelle ère. L'empereur prend place à Kyoto et fait de l'ancienne capitale Edo, la consécration du modernisme.

Certaines inspirations ont été emprunté à Haussmann dans un objectif de sécurité et de salubrité publique. En dépit de cette réglementation, aucun plan d'urbanisme n'a été arrêté pendant très longtemps.

L'urbanisation s'est développée –de manière effrénée de telle sorte que les constructions correspondaient davantage aux besoins économiques plutôt qu'à une urbanisation contrôlée et organisée.

Le gouvernement a longtemps laissé entre les mains du ministre de l'intérieur la compétence de l'urbanisme et de l'aménagement urbain.

En 1989, crise boursière dont le Japon n'arrivera jamais à se remettre.

Depuis les années 80, relâchement des règlements d'urbanisme et de construction. Le Gouvernement central soutient des opérations de rénovation urbaine dirigées par des promoteurs privés, ce qu'on appellera la politique du *minkatsu*. La ville a perdu de plus en plus d'espaces publics. Il a également lancé une campagne pour l'activation du tourisme et la création d'un beau paysage urbain en espérant doubler le nombre de touristes étrangers. En revanche, cette politique ne contribue pas à l'amélioration des conditions du citoyen moyen dès lors que le centre-ville est de plus en plus consacré à la mobilisation de quartiers d'affaires.



City 21



Roppongi Ark Hills

CONCLUSION : LE QUARTIER DE SHINAGAWA

Edo et Tokyo, de l'identité au chaos



Alternance d'un local résidentiel incarné par une déclinaison de l'Histoire de Edo avec une urbanisation désordonnée correspondant à l'expansion économique tokyoite.

L'héritage d'Edo se traduit par des espaces très **appropriés**, ce qui va déterminer fortement l'**espace public**. La **proximité** spatiale entre les habitants est aussi très forte du fait du voisinage et de la **proximité** sociale.

Le chaos urbain est tiré des **espaces ouverts** à tous, reliés à l'échelle métropolitaine et internationale. Difficilement **appropriable** et ne permettant pas une **proximité** forte entre les usagers, ce « chaos urbain » est source d'autorégulation et permet une forte liberté.

L'alternance entre ces deux extrêmes permet de jouer entre les modes d'accès à la ville entre **espaces** fortement **appropriables** et ceux de **tous les possibles**. Cet équilibre permet aux japonais de s'accommoder à contexte urbain complexe.

Chaque quartier s'articule alors selon deux échelles, l'une locale et ordonnée.

L'autre avec ses tours, ses gares du réseau de la yamanote et ses zones résidentielles. Ces dernières étant le résultat d'un regroupement social et d'une participation de chaque habitant à l'**espace public**. Le passage y est libre mais les usages y sont déterminés et orientés pour une population.

BIBLIOGRAPHIE

Et sources

GRAND PARIS EXPRESS

- Réorienter les priorités du Réseau Grand Paris, Cercle des Transport, Paris, Décembre 2014.

LA BIENNALE DE LYON

- Connecting art to local communities | the Veduta programme of the Lyon Biennale
<http://culture360.asef.org/magazine/contemporary-art-and-local-communities-the-veduta-programme-of-the-lyon-biennale/>

MEDELLÌN

- Marginalité et inclusion urbaine à Medellin (Colombie) : un regard historique à partir des instruments de planification
<https://www.cairn.info/revue-autrepart-2008-3-page-187.htm>
- Projet urbain intégral de la zone Nord-est. Medellín
http://www.uclg-cisdg.org/sites/default/files/Medell%C3%ADn_2010_fr_final.pdf
- Revue C3 09/03, n°295, «*Medellin@colombia , Grupo Talca*»

DURBAN

- Go durban
<http://www.godurban.co.za/>
- Hélène MAINET-VALLEIX, *Ségrégation et territoires urbains dans une métropole sud-africaine. Quelques réflexions à partir des communautés indiennes de Durban*, Historiens & Géographes, N° 379

MEXICO

- Mobilité quotidienne et accès à la ville des ménages périurbains dans l'agglomération de Mexico. Une lecture des liens entre pauvreté et mobilité, 2010
<https://www.cairn.info/revue-tiers-monde-2010-1-page-157.htm>

ESPACES PUBLICS

- Marieluse Jonas, Heike Rahmann, Tokyo Void: Possibilities in absences, éd.Jovis Verlag, 2014, 192 p
- What Found in Tokyo
http://archivesma.epfl.ch/2013/077/watzke_enonce/watzke_found-in-tokyo.pdf
- Micro public space
https://en.wikipedia.org/wiki/Atelier_Bow-Wow#Micro_Public_Space

TOKYO

- France culture, Ville-monde Tokyo escale 1, Archipel Tokyo. Documentaire de Michel Pomarède.
- France culture, Ville-monde Tokyo escale 2, Tokyo « hors champs », Documentaire de Michel Pomarède.