

FICHE DE SYNTHÈSE DU MÉMOIRE

Auteur: Benjamin Terral

Enseignants: Sistel Anne et Andersch Daniel

Date du rendu de mémoire: juin 2008

master 2

Titre:

Mobilité et ville en développement durable: l'intérêt des pôles de centralité

Thématiques abordées:

mobilité, pôle de centralité, ville en développement durable.

Mots clefs:

chrono-mobilité, pôles d'échange, intermodalité, éco-village, centralités, réseaux, processus, densité, périphéries.

Problématiques:

Comment profiter des flux liés aux pôles d'échange pour créer la centralité d'un nouveau quartier?

Résumé:

L'enjeu de ce mémoire est de réfléchir à une régulation de la mobilité dans l'espace urbain.

Le constat de départ est que notre société tend à favoriser l'autonomie de chaque individu, pour des raisons liées autant aux exigences économiques qu'à la valorisation des libertés individuelles.

Depuis une cinquantaine d'années, cette autonomie amène les individus à gérer de plus en plus leur propre temps: c'est ce que Bruno Marzloff appelle la chrono-mobilité. Et conduit à changer certains de nos comportements et usages que nous avons de la ville, tel que par exemple l'utilisation massive de la voiture dans nos déplacements.

L'un des défis importants pour favoriser l'émergence d'une ville durable, apparaît donc comme la limitation des effets de la voiture dans la congestion des villes (bruit, problème de stationnement, embouteillages), tout en s'appuyant sur les pratiques urbaines des citoyens.

Les travaux menés dans le cadre de ce pfe-recherche tendent ainsi à mieux cerner les contours d'une alternative au tout-voiture, et de proposer d'élaborer ses conséquences sur la forme urbaine.

Ces travaux sont recentrés sur la transformation des parkings d'échanges tramway/voiture en véritable pôles de centralité. Il ne s'agit donc pas d'empêcher l'utilisation de la voiture sur le territoire urbain, mais plutôt de la réguler pour garantir l'autonomie de chacun, et de tirer profit des

flux routiers dans le développement économique. Partant de là, les pôles de centralité sont pensés comme étant des points d'appuis permettant de structurer le territoire, développer des économies locales, et revitaliser des quartiers anciens ou nouveaux, tout en valorisant l'utilisation des transports plus écologiques (tramway, bus, vélo). Il apparaît dès lors que la notion de ville en développement durable s'apparente plus à un processus qu'à un état de fait.

Le projet mené en lien avec cette recherche est un pôle de centralité dans le quartier des Prés d'Arènes (quartier sud de Montpellier). La future transformation de ce quartier a la particularité de se faire en s'appuyant sur la future ligne 3 de tramway. L'implantation d'un pôle de centralité y apparaît en effet pertinente d'un point de vue de la gestion des temps de parcours des automobilistes, ainsi que de la connexion à cet endroit d'un ensemble de réseaux urbains (autoroutes, rocade, boulevard, desserte locale).

Plan général:

Le mémoire introduit tout d'abord les enjeux liés à la mobilité et au développement durable dans la ville, et la notion de pôle de centralité (*partie I*).

Le travail participe ensuite d'une discussion entre les notions d'étalement urbain et de densification (*partie II*). Face à cette opposition fréquente, la réflexion s'appuie sur une troisième notion de maîtrise du territoire (*partie III*).

Mais cette maîtrise, si elle ne veut pas apparaître technocratique et s'adapter aux usages des citoyens, semble devoir garantir à chaque individu une forte mobilité individuelle et reposer sur la notion d'autonomie et de choix (*partie IV*).

S'inscrivant dans cette réflexion, le mémoire appuie ses propositions sur un projet de pôle de centralité dans le quartier des Prés d'Arènes, au sud de Montpellier (*partie V*).

Documents référencés:

- Cartographie:
 - Unité 7011 CNRS-ULP de Strasbourg: la carte de France selon la SNCF, in Laboratoire image et ville
 - MANGIN D.: England cluster-city, in *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Édition de la Villette, 2004, 397p
 - MANGIN D.: la sectorisation progressive des bourgs, in *La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*, Paris, Édition de la Villette, 2004, 397p
- Graphique:
 - NEWMAN P. , KENWORTHY J.: le rapport entre consommation de carburant des transports urbains et la densité urbaine, in *Cities and Automobile Dependence. An international Sourcebook*, Gower Technical, 1989, Sidney
 - CHINI P. et ORFEUIL J-P.: *Les budgets du logement et des transports en Ile-de-France*, in www.aquitaine.ecologie.gouv.fr
- Schéma:
 - INSEE: *Les différentes aires urbaines de Paris*, Insee.fr
 - GIRAUD P.-N. et LEFEVRE B.: *La vision utopique du village urbain, et les modèles polycentriques*, in *Le défi énergétique de la croissance au sud*, CERNA, Centre d'Économie

Industriel, École des Mines de Paris, Presse de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, octobre 2006, 32p

-LE CORBUSIER: L'irrigation des territoires par les 7V, in *La Charte d'Athènes*, Paris, 1943

-PDU de l'agglomération de Montpellier, schéma fonctionnel théorique du réseau de déplacement, in document de présentation du diagnostique, 8 octobre 2001

- Tableau

- FOUCHIER V.: *densité et formes urbaines*,

Quelques constats et résultats d'études importants:

- La densité urbaine évolue inversement à la consommation d'essence de carburant: plus une ville est dense, moins elle est polluée.
- À densité égale il existe différentes formes d'habitats denses.
- On ne peut pas fixer les gens sur un même lieu et dans le temps. La fabrication d'un éco-quartier où tous les habitants ne se déplaceraient plus qu'à pied ou à vélo relève du mythe.
- Plus on vit loin des villes plus le coût du transport est important dans le budget un ménage.
- La liberté et l'autonomie sont deux caractéristiques fondamentales de la ville qui garantissent son attractivité.
- Le temps de parcours est important dans le choix de son moyen de transport. Il est un élément objectif de l'efficacité d'un moyen de transport.
- L'étude menée sur la ligne 1 et 2 de tramway montre une zone sur laquelle le tramway est plus rapide que la voiture pour se rendre à la gare du centre ville.
- Les pôles d'échanges tramway/voitures gère un flux propice aux développements commerciaux.

Quelques pistes pour compléter les études:

- Des exemples existants de pôles d'échanges pensés avec des commerces ou des services.
- Peut-on penser ces pôles d'échanges à une échelle plus petite pour s'insérer dans un tissu urbain existant?
- Peut on croiser cette recherche avec une étude plus poussée du coût financier et énergétique de la mobilité?

En lien avec d'autres travaux:

- BATTENTIER Marion, *Le vélo comme nouvelle mobilité urbaine*, mémoire, janvier 2008
- CODARBOX Marina, *Les pôles d'échange, générateur de centralité*, mémoire, janvier 2008
- BONNET Anaïs, *Évolution des modes de mobilité dans la planification de la ville*, janv 2008