

Tendances et modèles de la ville de demain

**Séminaire « Prospective et Ville » - Projet fédérateur VILLE2050
Futuribles, Paris – 5 novembre 2018**

Institut français des sciences et
technologies des transports, de
l'aménagement et des réseaux

Alain L'Hostis

5 Novembre 2019

Réunion « prospective » du projet Ville 2050

LVMIT Laboratoire
Ville
Mobilité
Transport



IFSTTAR

UNIVERSITÉ 
— PARIS-EST

Tendances et modèles de la ville de demain

Plan

A Les grandes tendances à l'œuvre pour façonner les villes de demain

B Les modèles de villes

Sources

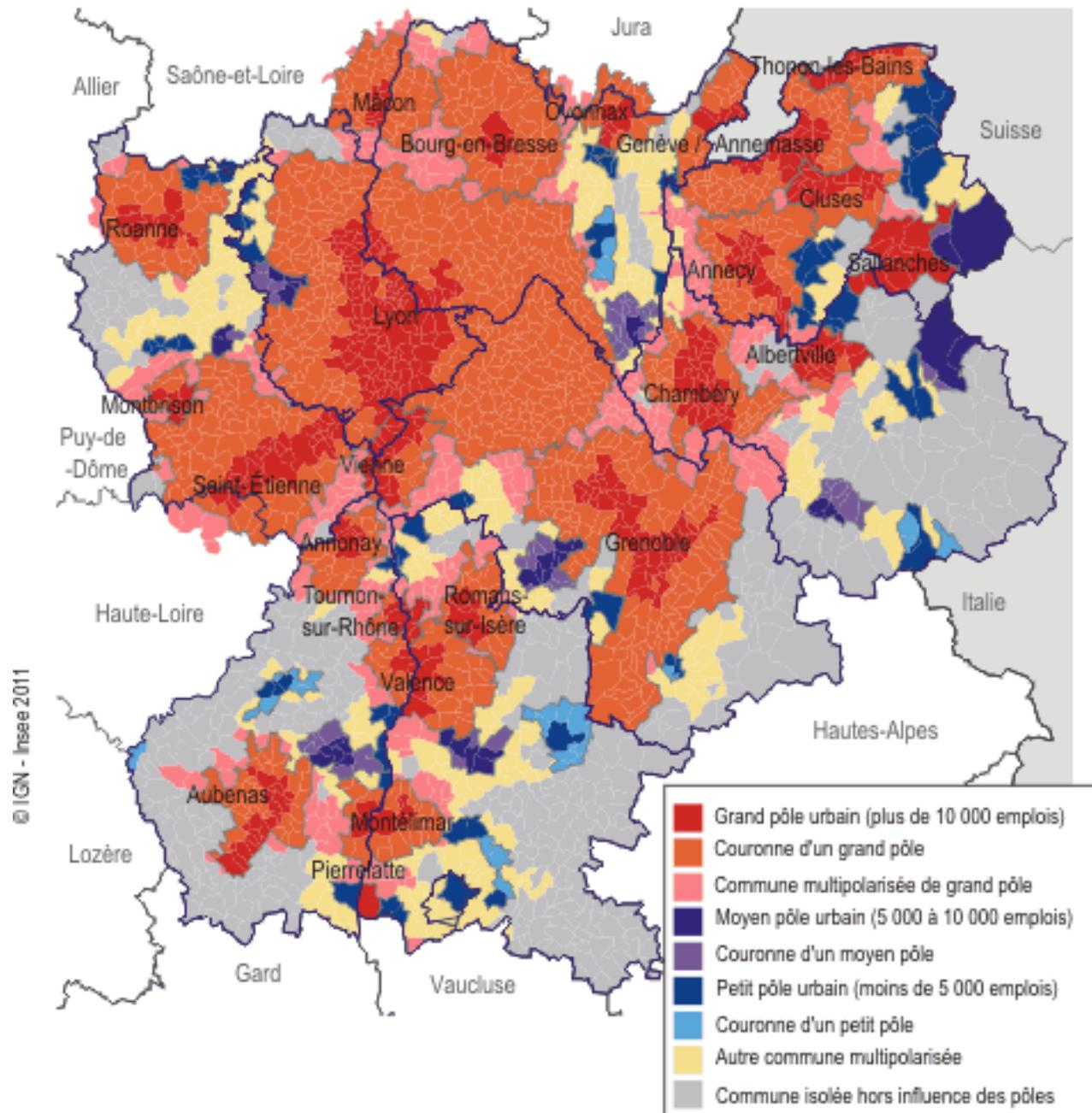
➔ livrable projet H2020 Mobility4EU Alain L'Hostis, Beate Muller, Gereon Meyer, Annette Bruckner, Erzsebet Foldesi, et al.. MOBILITY4EU - D2.1 - Societal needs and requirements for future transportation and mobility as well as opportunities and challenges of current solutions

➔ Position paper Ville 2050 « urban models »

A Les grandes tendances à l'œuvre

Cartographie des nouvelles aires urbaines

- 0 Qu'est ce que la ville?
On retient une définition morphologique (tache urbaine, continuité du bâti) + fonctionnelle (commuting) => notion de ville-région (concept né dans les 1940 DICKINSON)
- Cas de Rhône-Alpes
- 1999-2010
 - 97 % pop en espace sous influence urbaine



A Les grandes tendances à l'œuvre

1 Part des européens vivant en ville (en environnement urbain, approche fonctionnelle mobilité dom-trav)

73 % en 2014 -> 84 % en 2050

→United Nations. 2014. *World urbanization prospects: The 2014 revision*. UN.

2 Consensus chez les économistes : villes comme acteurs émergents (Dijkstra, Garcilazo, et McCann 2013)

renforcent leurs pouvoir économique et politique (Fujita, Krugman, et Venables 2001).

le dév éco corrélé à la diversité (interne) des European (city-)regions (Bellini et al. 2013).

→Fujita, Masahisa, Paul R. Krugman, et Anthony Venables. 2001. *The spatial economy: Cities, regions, and international trade*. MIT press.

→Dijkstra, Lewis, Enrique Garcilazo, et Philip McCann. 2013. « The Economic Performance of European Cities and City Regions: Myths and Realities ». *European Planning Studies* 21 (3): 334-54.

→Bellini, Elena, Gianmarco IP Ottaviano, Dino Pinelli, et Giovanni Prarolo. 2013. « Cultural diversity and economic performance: evidence from European regions ». In *Geography, institutions and regional economic performance*, 121–141. Springer.

A Les grandes tendances à l'œuvre

3 Villes plus grosses, plus grandes (« *artificial land cover increased by 3.4 % in Europe between 2000 and 2006* » (European Environment Agency 2013))
(périurbanisation) ET plus denses (dynamique du renouvellement urbain, regain d'affection pour les centres-villes (gentrification + relégation (= la ville à 3 vitesses de (Donzelot 2008)))

→European Environment Agency. 2013. « Analysis of Changes in European Land Cover from 2000 to 2006 ». 2013.

→Donzelot, Jacques. 2008. « La Ville à trois vitesses ». *Revue Esprit*.

4 Forme des villes: vers des villes-régions qui combinent plusieurs échelles spatiales

A Les grandes tendances à l'œuvre

5 diversité des villes (contextes) européennes (Anderton et al. 2015),

path dependency/context dependency

Par exemple part modale du vélo des villes allemandes (<http://www.epomm.eu/tems/>)

Wuppertal	350 000 h	2 %
-----------	-----------	------------

Münster	280 000 h	38 %
---------	-----------	-------------

→Anderton, Karen, Ralf Brand, Merethe Dotterud Leiren, Henrik Gudmundsson, Max Reichenbach, et Jens Schippl. 2015. « TRANSFORuM Urban Mobility roadmap ». European Commission.

6 plus de commuting (*denser traffic, longer and larger flows*) (Sena e Silva et al. 2013, 58)

plus de commuting à longue distance parceque: désir de verdure + trouver un travail localement est plus difficile (spécialisation de l'économie) + terrains disponibles et moins chers qu'au centre

→Sena e Silva, Miguel, Mónica Oliveira, Nuno Soares Ribeiro, Massimo Moraglio, Johanna Ludvigsen, Andreas Christ, Tiina- Maria Seppänen, et al. 2013. « RACE2050 D5.1 – Current Transport Demand and Global Transport Outlook ».

B Les modèles de villes

La ville de demain c'est pour l'essentiel la ville d'aujourd'hui (1%)

La ville qui bouge, suivant Donzelot (une approche de sociologie urbaine), c'est la ville gentrifiée, la ville reléguée et la ville périurbaine
les urbanistes se réfèrent à la notion de « modèle urbain », idéal type pour un nouveau quartier, ou la transformation d'un morceau de ville existant

on peut proposer trois modèles urbains majeurs :

1. ville compacte

qualité des espaces publics : ville vivable

ville avec plus de nature pour mitiger la surchauffe urbaine

alternatives possibles à la « voiture-avec-conducteur-seul » : marche, vélo, TC, assistants électriques

2. ville étalée

non souhaitée par les planificateurs car consomme du sol pris à d'autres fonctions utiles

3. Alternatives urbaines

→ TOD

→ dont ville creuse

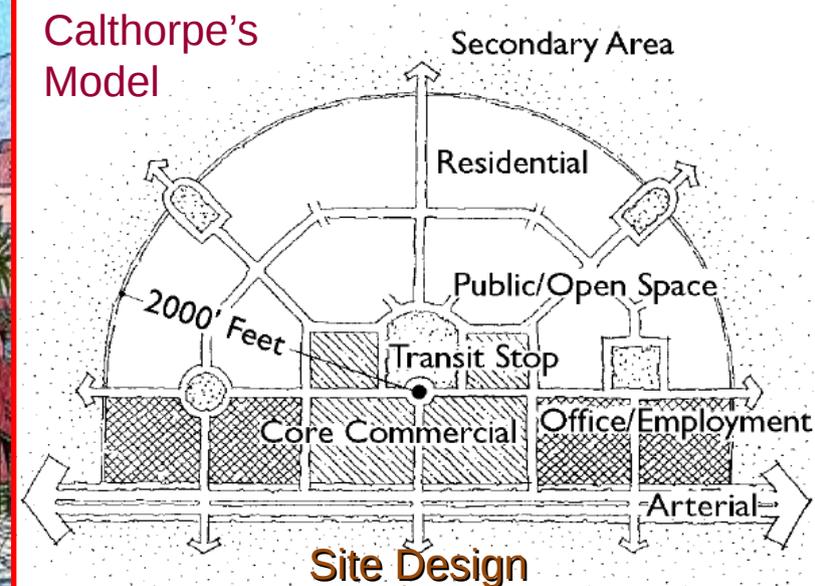
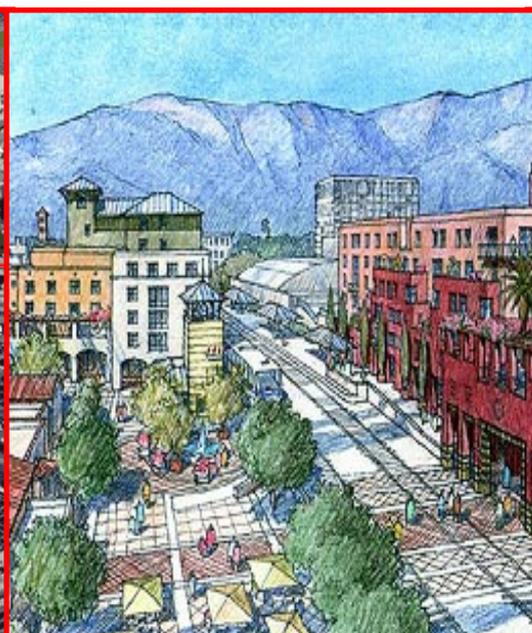
Urbanisme des Transports en Commun

Transit Oriented Development (TOD)

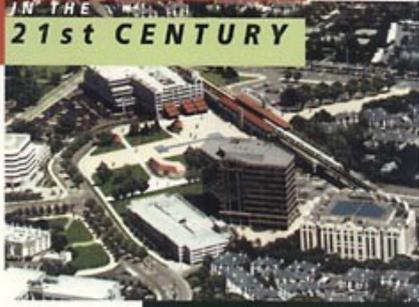
- Développement Compact
- Mixité de l'usage du sol
- Conception favorable aux piétons
- Physiquement orienté vers les TC, pas seulement “adjacent”

Cervero BUFTOD

Quartiers de gare/arrêts comme lieux de vie, pas seulement lieux de transit



TRANSIT VILLAGES
IN THE 21st CENTURY



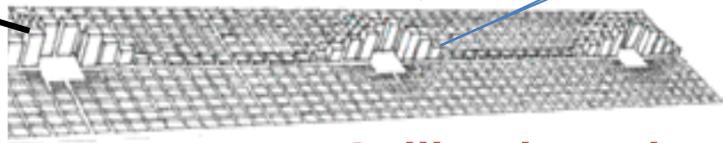
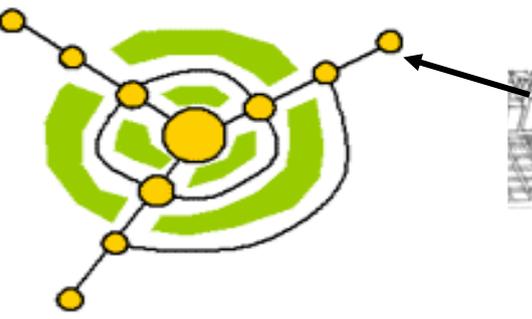
Michael Bernick
Robert Cervero



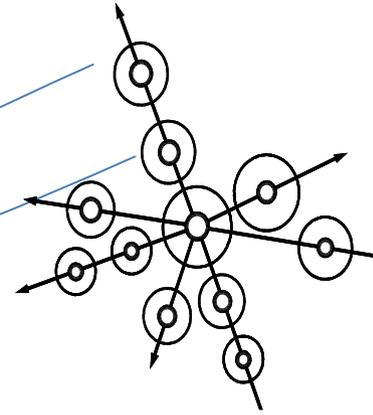
The Transit Metropolis
A GLOBAL INQUIRY



Robert Cervero



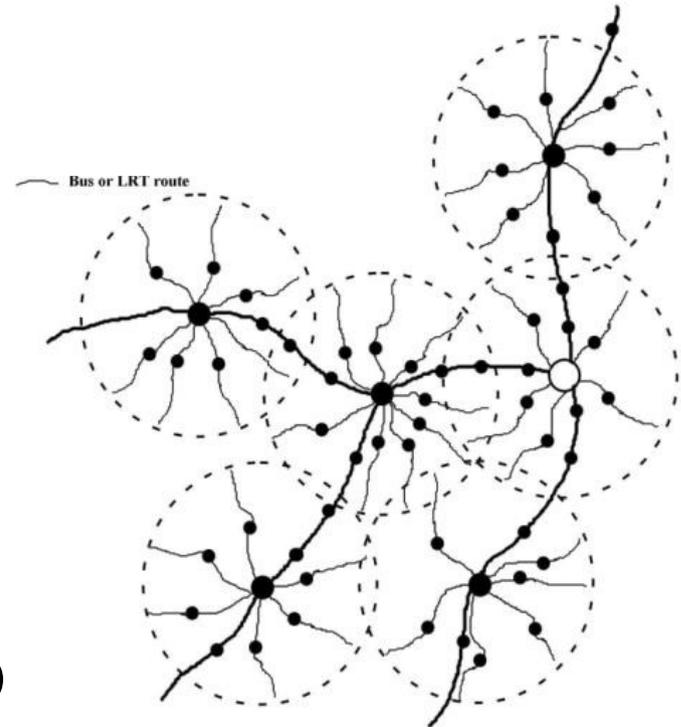
“Collier de perles”



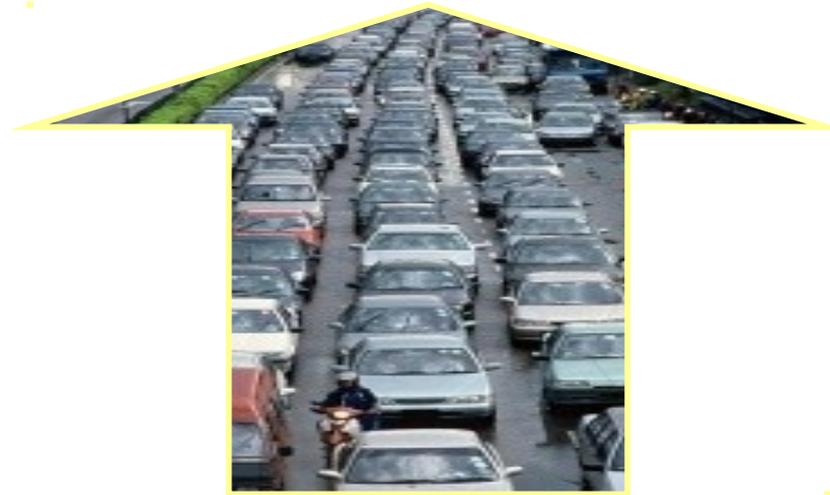
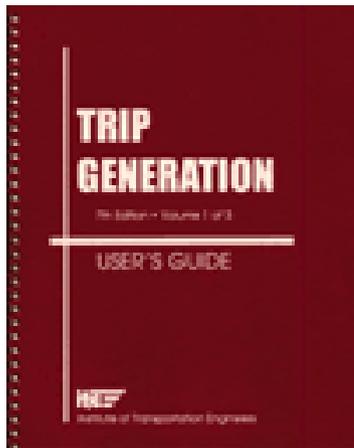
Pensée holistique

Les quartiers orientés vers les TC ne sont pas des îles et doivent être pensés et aménagés comme appartenant à un réseau régional

Cervero
BUFTOD



TOD's Ridership Bonus: In U.S., a product of self-selection



Cervero BUF

ITE Trip Manual

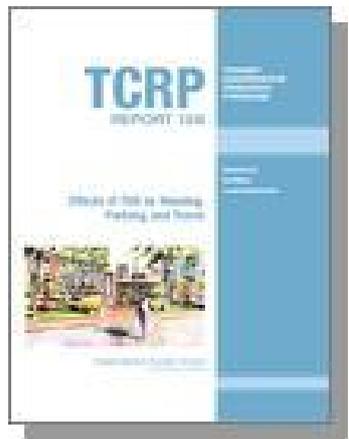
6.67 vehicle trips per apartment unit

TODs generate 50% less traffic than predicted



17 Residential TODs

3.55 vehicle trips per unit



Source: TCRP H-27A Study, based on counts in Washington, DC; San Francisco Bay Area; Metro Portland, OR; and Philadelphia / N.E. New Jersey