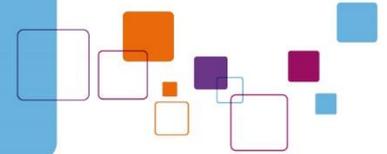


Mobilité et déplacements: quel rapport à l'espace?



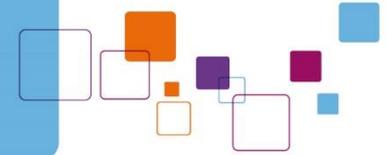
Mobilité et planification territoriale



Aborder la mobilité et les déplacements lors de l'élaboration d'un document de planification signifie de parvenir à mettre en regard:

- L'espace,
- Les vitesses de déplacement,
- Le modèle économique de la société

Territoire pratiqué, fonctions « urbaines » et mobilité

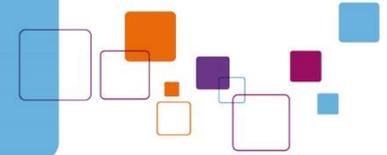


Le territoire pratiqué se caractérise par l'ensemble des fonctions qu'il regroupe.

- habiter,
- travailler,
- consommer,
- apprendre,
- se distraire

constituent les cinq fonctions de la ville contemporaine.

Territoire pratiqué, fonctions « urbaines » et mobilité

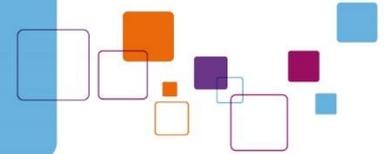


La mise en œuvre de ces cinq fonctions nécessite des interactions sociales qui amènent à

circuler, qui n'est pas une fonction mais un moyen

impliquant la **mobilité** des individus,
générant donc des **déplacements** (une origine, une destination),
pour lesquels un investisseur et un gestionnaire proposent une **offre de transport**.

Société, ville et forme urbaine

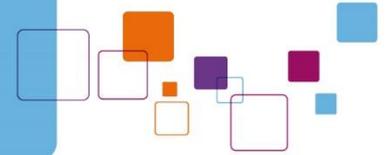


Historiquement, l'organisation de l'espace urbain pratiqué a résulté du temps que la majorité des individus pouvait consacrer aux déplacements,

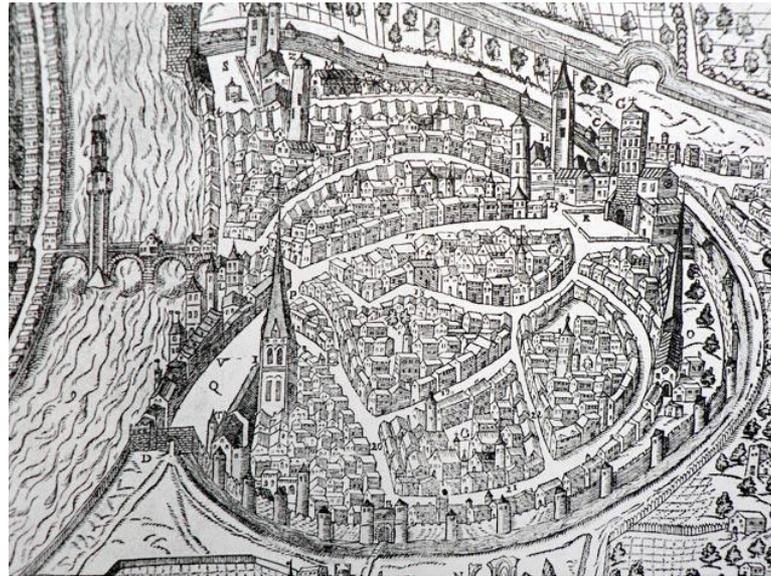
afin que le temps résultant soit suffisamment producteur de richesses pour permettre à chacun de couvrir ses besoins élémentaires et les besoins de ceux qui dépendent de lui.

➡ Rapport direct entre productivité et valeur ajoutée du travail humain, mobilité et forme urbaine.

Forme de l'occupation du territoire et vitesse de déplacement



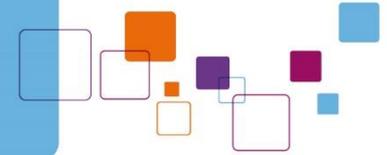
La ville compacte du piéton et de la charrette, ou du 3 km/h



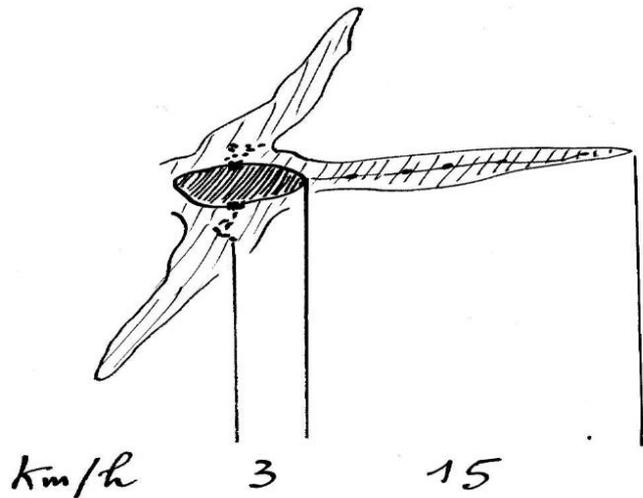
Source inconnue

De Catal Höyük (6200 av JC) au milieu du XIXème, forme urbaine de l'interaction maximale entre les composantes du trio **producteur / client / fournisseur**.

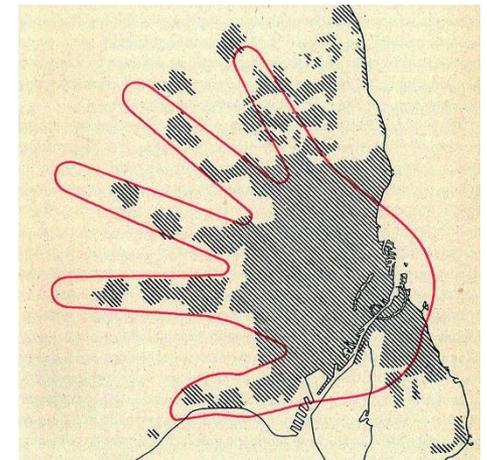
Forme de l'occupation du territoire et vitesse de déplacement



La ville en doigt de gant
du train de banlieue et du tramway électrique, ou du 15 km/h



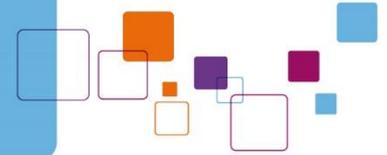
Source Francis BEAUCIRE



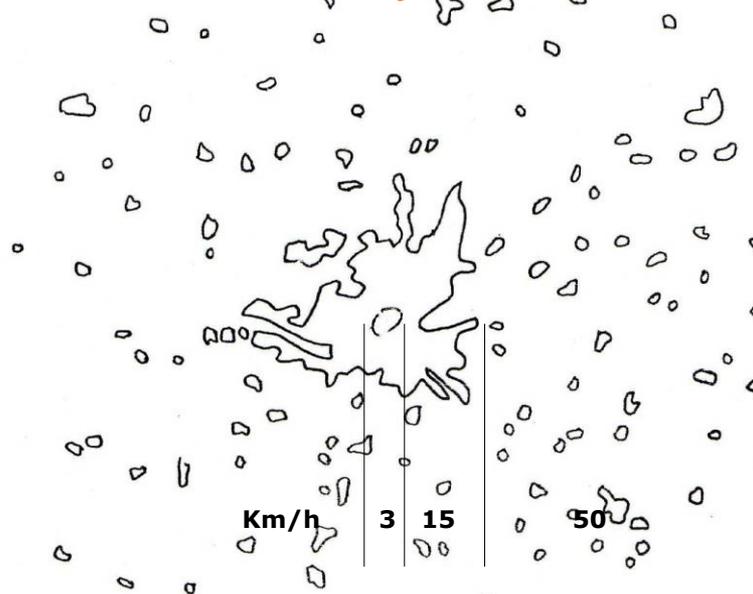
Deux parfaits modèles: Chicago (1897) et Copenhague (1947)

De 1850 à 1975, forme urbaine répondant notamment à la révolution industrielle, et donc à l'interaction maximale entre **employeur et main d'œuvre**.

Forme de l'occupation du territoire et vitesse de déplacement



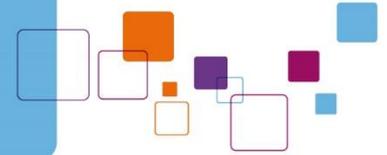
Aujourd'hui la ville diffuse de l'automobilité ou de la moyenne à 50 km/h



Source Francis BEAUCIRE

Depuis 1975, début du développement de la **double motorisation**, forme urbaine de la mobilité généralisée, rendue abordable au plus grand nombre.

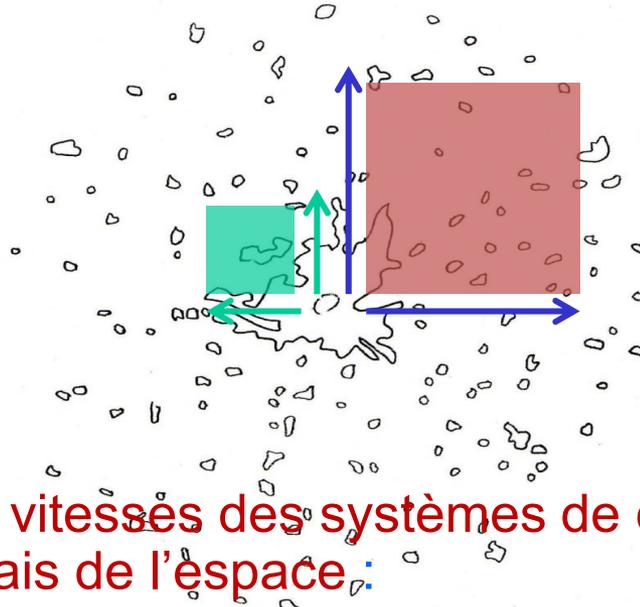
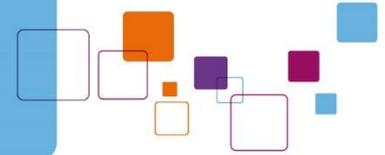
Forme de l'occupation du territoire et vitesse de déplacement



De l'antiquité à aujourd'hui, **une organisation des territoires qui a évolué avant tout selon les vitesses de déplacement** possibles pour le plus grand nombre, pour permettre les interactions sociales et économiques nécessaires chaque jour, au développement et au fonctionnement de la société.

L'individu n'accepte en effet de ne consacrer qu'un temps limité (environ 1h /jour) à ses déplacements ordinaires / quotidiens, dans un bassin de vie comme celui du grand amiénois

La vitesse ou le rapport temps - espace



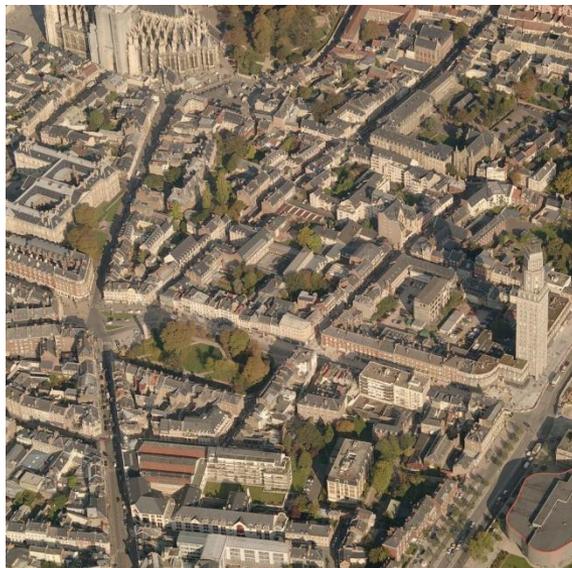
L'augmentation des vitesses des systèmes de déplacement n'a pas fait gagner du temps mais de l'espace :

- Elle a ouvert de vastes espaces à l'urbanisation, au carré de la distance parcourue
- Elle a transformé du terrain en foncier
- Elle a permis une spécialisation des territoires et une exclusion des non motorisés

La vitesse ou le rapport temps - espace



50 km/h



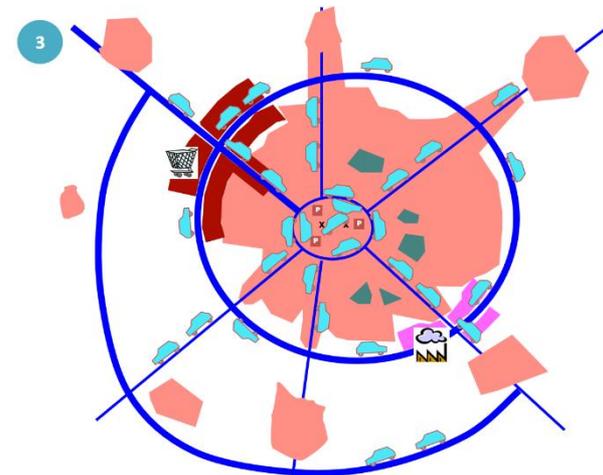
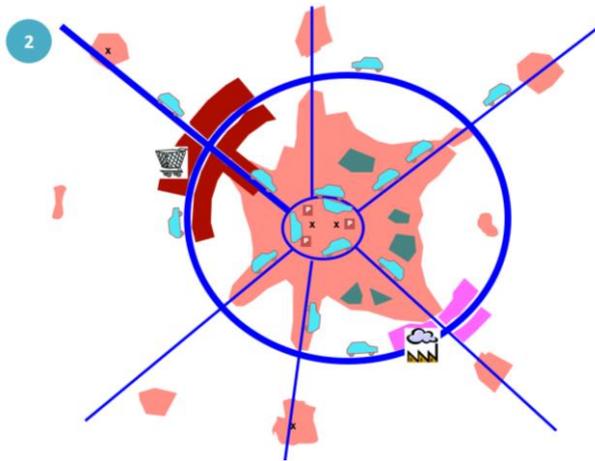
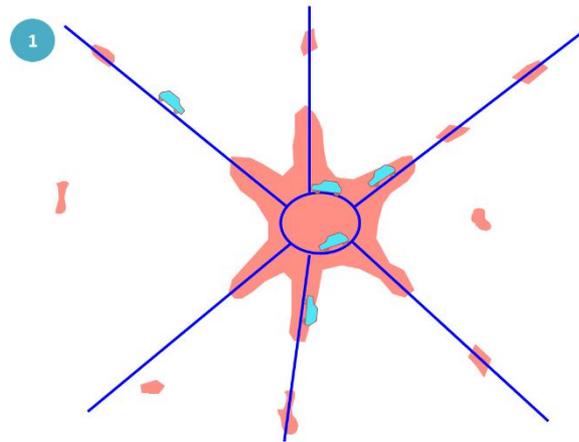
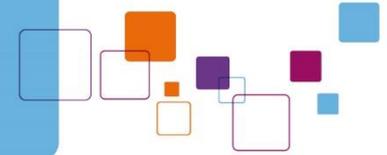
3 km/h



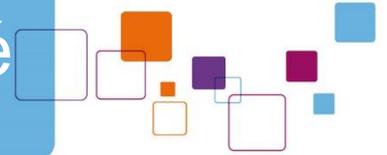
18 m/s

Il y a donc une équivalence économique et sociale
entre vitesse et densité

La vitesse et le rapport fonctionnel à l'espace



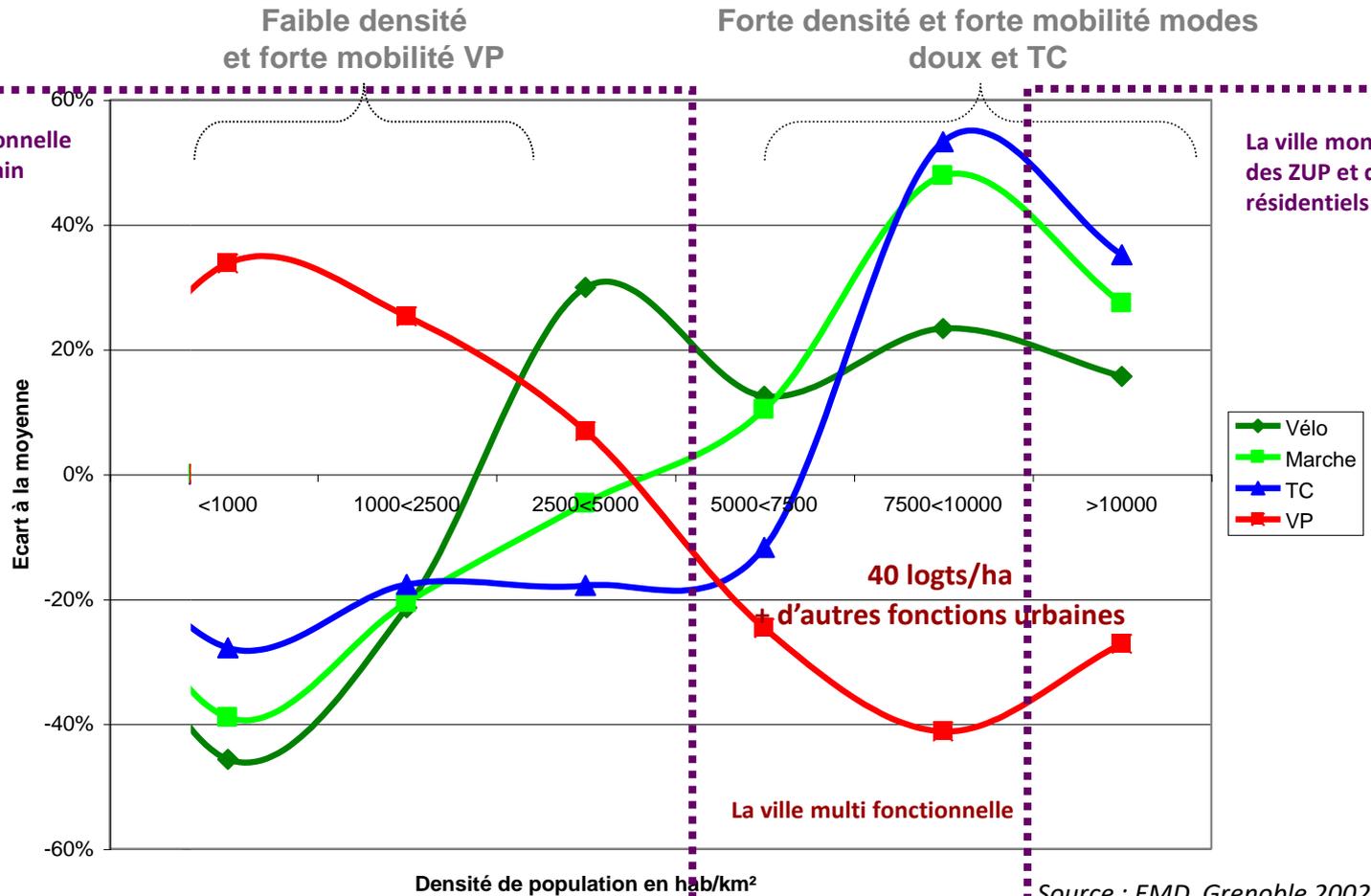
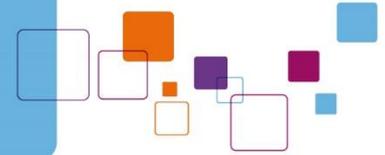
Le grand territoire, étalé et péri urbanisé



Deux phénomènes dont les terminologies ne sont pas synonymes, et dont les sources et les réalités ne sont pas identiques:

- **Étalement urbain** (rationalités opérationnelles): possibilité économique pour les **acteurs** et acceptation collective d'une non optimisation du foncier, abondamment ouvert par les infrastructures et les documents d'urbanisme (lotissements d'habitat, mais aussi commerciales et tertiaires);
- **Périurbanisation** (modes de vie): désir et possibilité des **ménages** à se mettre à distance physique des fonctions urbaines quotidiennes.
Cette possibilité impacte alors le choix de localisation des acteurs économiques et nourri l'étalement

le rapport entre mode de déplacement et intensité urbaine



Source : EMD Grenoble 2002, étude Altermodal

Écarts de mobilité par rapport à la moyenne du territoire selon la densité de population (hab/km²)

En vous remerciant pour votre attention

