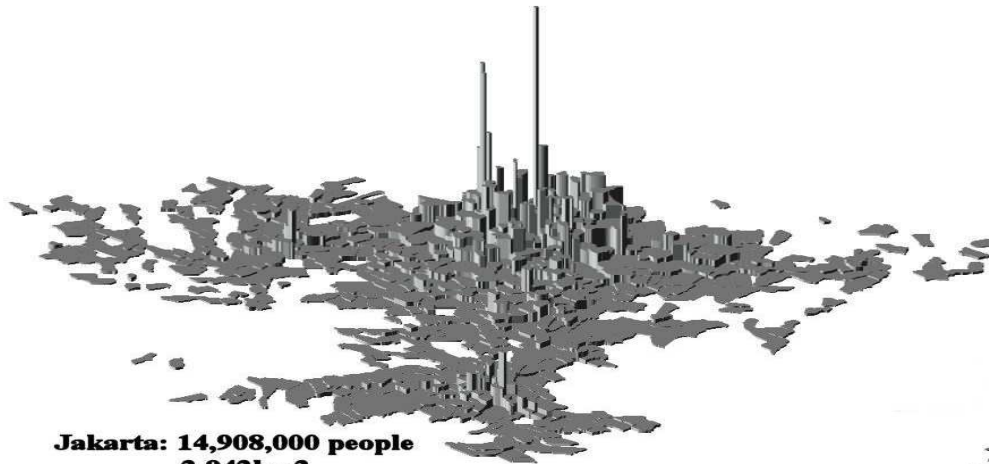


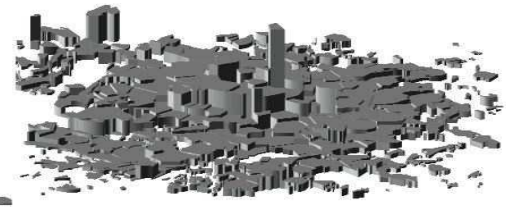


CRITIQUE DE L'ETALEMENT URBAIN

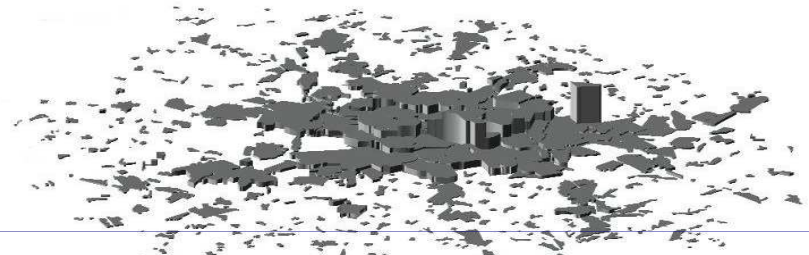
Marc WIEL : Dijon, janvier 2010



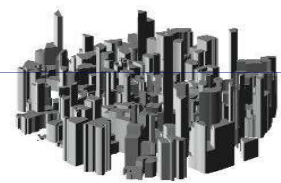
Jakarta: 14,908,000 people
2,942km²



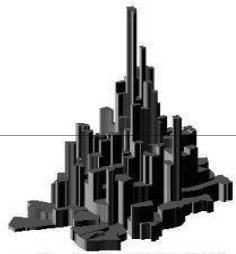
Paris: 7,877,000 people
893 km²



Berlin: 4,212,000 people
1,176 km²



Moscow: 8,543,000 people
470 km²



Shanghai: 7,397,000 people
244 km²



London: 6,626,000 people
1,062 km²



New York: 10,752,000 people
2,674 km²



Scale: 100,000 people

PLAN

- **Qu'est ce que l'étalement urbain ?**
- **Les raisons de l'étalement urbain.**
- **Les inconvénients liés à l'étalement urbain.**
- **Les conditions de sa canalisation.**



QU'EST-CE QUE L'ETALEMENT URBAIN

- C'est un processus de dé-densification discontinue des morphologies urbaines qui ne concerne pas (plus) que l'habitat.
- La ville s'étale, se fragmente tant morphologiquement que socialement ou fonctionnellement.
- Mais il ne s'agit que de la partie visible de l'iceberg car même la partie agglomérée est concernée par cette double « spécialisation » des espaces.
- A l'échelle supérieure se manifeste le processus de métropolisation, avec laquelle on tend à le confondre.



LES RAISONS DE L'ETALEMENT URBAIN

- **Du côté des ménages et des entreprises : les motivations sont diverses mais l'optimisation taille/coût du logement ou de l'établissement semble la motivation principale.**

- **Du côté des institutions.**
 - **des politiques de déplacements satisfaisant indifféremment tous les motifs de déplacement. L'offre doit suivre la demande. Or la finalité des déplacements n'est pas uniquement dans les modalités du déplacement.**

 - **une organisation institutionnelle sans moyens politiques ou financiers de s'y opposer efficacement. A l'étranger, même là où ces moyens existent, la dissociation des lieux d'habitat et de travail s'est organisée à l'échelle « interurbaine » (entre les villes), comme maintenant cela se développe en France.**



LES INCONVENIENTS DE L'ETALEMENT URBAIN

- **Ils sont multiples mais diversement appréciés.**
 - **paysagers.**
 - **économiques (pour les particuliers ou les institutions) mais cette lecture est souvent controversée.**
 - **sociaux, dans la mesure où cela n'a pas suffi à détendre le marché du logement (surtout dans les plus grandes agglos), et que cela rend vulnérables à termes certains ménages (dépendance automobile).**
 - **environnementaux: dans le contexte climatique et énergétique ces inconvénients prennent progressivement le dessus. Conflit d'usage avec l'agriculture, consommation d'espace, pollutions, etc...**

- **La réponse la plus classique, qui néanmoins fait partie de la solution, est souvent réduite à la « densification » et au développement des transports collectifs.**



LES CONDITIONS POUR CANALISER L'ETALEMENT URBAIN (1)

- **La réponse par plus de restriction du droit des sols peut avoir accroître l'éparpillement périurbain. Elle sera surtout intéressante là où on prend le risque de geler l'urbanisation, tant que le marché n'autorise pas la densification.**
- **La réponse par des Transports collectifs plus performants sera possible là où les densités sont suffisantes (ou peuvent le devenir) sans pour autant ne pouvoir construire que du logement social...**
- **Il convient donc de les combiner avec deux autres politiques pour l'instant jugées moins prioritaires : celle concernant l'action foncière et celle concernant les nouveaux usages de la voirie.**



LES CONDITIONS POUR CANALISER L'ETALEMENT URBAIN (2)

- Pour l'action foncière, les principales questions qui se posent concernent l'acceptabilité politique d'une croissance urbaine non uniforme spatialement, et le financement de cette politique (taxe ad hoc ?).
- Pour les nouveaux usages de la voirie, la maîtrise différenciée des vitesses, la priorité de certains utilisateurs, et le péage des infrastructures rapides pour distinguer usage urbain et interurbain, paraissent à terme nécessaires mais sont difficilement envisageables sans actions foncières préalables.