

## La compacité comme réponse aux enjeux environnementaux ?



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 10/10/2013 - 18:10

Mots clés

Politiques publiques

Représentations

Modes de vie

Transports collectifs

Voiture

Développement durable

Périurbain

Proximité

Pendulaire

Discipline

Sciences humaines

Sciences sociales

Urbanisme, architecture et paysagisme

Mode de transport

Tous modes de transport

Visuel

La compacité comme réponse aux enjeux environnementaux ?

Contribution ouverte

Activé

Activer

Désactivé

Ajouter le triangle si ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Auteur lié

Jacques Lévy (Géographe)

Philippe Estèbe (Géographe - Politiste)

Intervenants

Jacques Lévy (Géographe)

Philippe Estèbe (Géographe - Politiste)

Texte

Introduction

<blockquote><p class="western" style="margin-bottom: 0.05cm;" align="JUSTIFY"><<&nbsp;Reste une source de divergence entre les contributeurs&nbsp;: le modèle urbain à privilégier pour résoudre les problèmes de congestion et de pollution liés à l'essor des mobilités urbaines. L'opposition, que l'on pouvait croire dépassée, entre les tenants de la ville compacte (...) et ceux de la ville diffuse, continue en effet d'affleurer&nbsp;:>><a name="sdfootnote1anc" href="#sdfootnote1sym" class="sdfootnoteanc"><sup>1</sup></a></p></blockquote><p>La densité est-elle indispensable à la limitation des émissions de gaz à effets de serre liées aux transports&nbsp;? Ces dernières années, la densité est assez largement considérée comme la solution-clé aux problèmes de saturation des réseaux routiers et de pollution atmosphérique. De ce point de vue, la ville compacte permet de limiter les distances à parcourir, de

faciliter les choix de modes de transports non-motorisés, d'atteindre le seuil critique au-delà duquel il est possible de mettre en place un réseau de transports collectifs efficaces, etc."/p><p>La meilleure adéquation des formes urbaines denses à une mobilité moins polluante se heurte alors à des préférences individuelles (pour un mode de vie garantissant un logement spacieux et éventuellement un jardin) qui contribuent largement au développement du périurbain. Parallèlement, les marchés fonciers et immobiliers sont très tendus dans certaines villes, ce qui tend à reléguer des populations ayant de faibles revenus vers les périphéries urbaines.</p><p>Du point de vue des pratiques, l'effet barbecue tend à nuancer le déséquilibre supposé des émissions de gaz à effets de serre des urbains centraux et des périurbains&nbsp;; il permet de mettre en évidence la moindre émission de gaz à effets de serre des périurbains pour les déplacements de loisirs, imagée par le recours au barbecue. Ainsi, si au quotidien, les périurbains parcourent des distances plus longues et ont un recours plus large à la voiture, le week-end et pendant les vacances, ils parcourent des distances plus faibles et ont un recours moindre à l'avion.</p><p>Et qu'en est-il si la question des émissions de gaz à effets de serre associées au chauffage est prise en compte&nbsp;? Et celles associées au transport des marchandises à destination des ménages&nbsp;?</p><div id="sdfootnote1"><address><a name="sdfootnote1sym" href="#sdfootnote1anc">1 </a><sup></sup><span lang="fr-CH">Allemand S., Ascher F. & J. Levy (dir.), 2004, </span><em><span lang="fr-CH">Les sens du mouvement</span></em><span lang="fr-CH">, Editions Belin, page 18.</span></address></div>

Chapô

« Reste une source de divergence entre les contributeurs : le modèle urbain à privilégier pour résoudre les problèmes de congestion et de pollution liés à l'essor des mobilités urbaines. L'opposition, que l'on pouvait croire dépassée, entre les tenants de la ville compacte (...) et ceux de la ville diffuse, continue en effet d'affleurer »

Envoyer une notification

Désactivé