

Programme de Seconde

Géographie

SOCIETES et développement durable

Thème 3 : Aménager la Ville (9-10 heures)

Proposition d'étude de cas (4 heures): Londres, une ville aménageable ?

« Le charme de Londres moderne est qu'il n'est pas bâti pour durer, il est fait pour passer. La découverte en est stimulée, l'invention tenue en alerte... »

Virginia Woolf, romancière britannique (1923).

→ Ce que dit le programme sur l'étude de cas :

« Le programme de géographie de seconde repose essentiellement sur des *études de cas mises en perspective*. On ne traite qu'une seule étude de cas par question, sauf (...) pour le thème 3 où l'on procède à deux études de cas. ».

« L'étude de cas permet d'aborder une question du programme à partir d'*une situation précise et ancrée dans un territoire* ; elle met en évidence quelques grands enjeux spécifiques ».

« L'étude de cas s'inscrit toujours dans un territoire et met en œuvre un *raisonnement géographique*. Elle cherche à faire apparaître les grands enjeux de la question en formulant les interrogations essentielles de la géographie : où se situe le phénomène ? Quel aspect a-t-il dans l'espace ? Quels rapports entretient-il avec d'autres espaces ? Qui sont les acteurs qui participent à ce phénomène ? ».

« L'étude de cas induit des *réflexions de portée générale* ».

→ Ce que dit le programme sur le Thème : Aménager la Ville

« La question recouvre intégralement le thème, dont l'importance (9 à 10 séances d'une heure) est à la mesure du phénomène géographique étudié : *aujourd'hui plus de 50% de la population mondiale vit en ville*, contre 2% au début de l'ère industrielle ; les estimations actuelles prévoient près de 25 aires urbaines de plus de 10 millions d'habitants en 2025 pour seulement 2 en 1950 ».

→ Ce que dit le programme sur les problématiques liées à ce thème :

« L'intitulé du programme invite à aborder la question à partir de trois problématiques.

- L'étude des rythmes et des modalités de *l'exceptionnelle croissance urbaine à l'échelle planétaire*, du double phénomène *d'étalement urbain*, de *fragmentation urbaine* entre zones d'habitations et d'activités, ainsi que les formes de ségrégations sociales.
- Le développement et la *complexité des infrastructures des différents réseaux de transports* sont la résultante de l'étalement urbain et de la dissociation croissante entre le lieu de résidence et le lieu de travail.
- *L'aménagement des villes durables* ouvre sur une dimension prospective forte qui permet de positionner encore davantage la géographie dans les enjeux de son temps et du futur de la planète(...)

La confrontation des deux études de cas, l'une choisie dans un pays développé l'autre dans un pays émergent ou en développement, doit permettre d'aborder les trois problématiques posées.

Il peut être intéressant de croiser, pour cibler le maximum d'interrogations, la situation de mégapoles d'un pays émergent ou en développement (Mexico, Shanghai, Mumbai) et d'Europe ou d'Amérique du Nord (Los Angeles, Tokyo, Londres) ».

Des pièges à éviter :

- « *Déborder sur une analyse fonctionnelle exhaustive et sur l'étude des réseaux urbains ;* ou encore accorder une place indue aux éléments *d'architectures urbaines* ou de normes techniques en termes par exemple d'économie d'énergie, de maîtrise des émanations de CO2 ».
- « Présenter, sans toute la distance nécessaire, les cas de villes à projets de développement durable qui peuvent être parfois des *vitrines ou des alibis commerciaux ou politiques commodes* ».
- « A contrario, prendre en compte, sans la distance et le recul historique nécessaires, les *propos anxieux sur la crise urbaine*, l'insécurité ou la pollution croissante des villes ».
- « *Opposer de manière schématique les pays développés et les pays en développement ;* on montrera par exemple que les pays développés comportent des poches de pauvreté ou qu'ils ne sont pas à l'abri de catastrophes, malgré les plans de préventions et autres mesures techniques ».

Source : Eduscol

Pourquoi Londres, alors ?

→ Londres, métropole moderne et active, appartient au club fermé des trois « *villes globales* » avec New York et Tokyo véritables « îles métropolitaines » qui impulsent l'économie-monde.

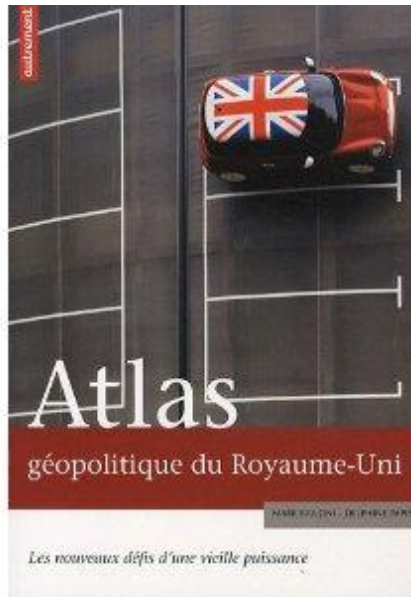
→ C'est une ville qui s'étend sur un *espace métropolitain immense* (le Sud Est de l'Angleterre) et qui doit gérer des mobilités grandissantes à toutes les échelles (du local à l'international). Quelques expériences novatrices d'aménagement urbain ont pu être menées notamment depuis la Seconde Guerre Mondiale (réaménagement des Docklands par exemple)

→ La ville a un PIB équivalent à celui du Portugal mais elle affiche l'un des plus hauts niveaux de pauvreté du Royaume Uni. Les quartiers les plus pauvres se trouvent d'ailleurs au Centre autour des anciens quartiers industriels. Les quartiers les plus riches côtoient donc les plus pauvres. Cette *ségrégation* socio-économique se double d'une ségrégation « ethnique ».

→ Enfin, la ville va accueillir les **JO de 2012** et souhaite montrer au monde l'image d'une métropole durable exemplaire. Cela amène d'ailleurs à réfléchir, à propos d'une métropole du Nord, sur les temporalités « d'urgence » propres aux pays du Sud (la désignation s'est faite en 2006) dans une métropole construite sur le temps long.

Quelques sources utiles pour la leçon :

→Atlas géopolitique du Royaume-Uni, *Les défis d'une vieille puissance*, M. Bailoni, D. Papin, éditions Autrement, 2008 (en particulier les pages 62 à 73)



→ Le site **Géoconfluences** avec une analyse approfondie de Manuel Appert :

Appert M.-« Les mobilités quotidiennes à Londres : aspects, impacts et régulations »

<http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/mobil/MobilScient6.htm>

→ D'autres travaux de Manuel Appert sont publiés en ligne sur le site **Géocarrefour** :

Appert M. – "Métropolisation, mobilités quotidiennes et forme urbaine : le cas de Londres", *Géocarrefour*, Vol. 79, n° 2, pp.109-118, 2004 -

<http://geocarrefour.revues.org/index621.html>

ou sur le site de la revue **Mappemonde**

Appert M. – "L'art du grand écart pour maîtriser la mobilité dans la région métropolitaine de Londres", *Mappemonde*, Vol. 78, n°2, 2005.

<http://mappemonde.mgm.fr/num6/articles/art05206.html>

→ Pour les mises en perspective :

Le site de cartographie de Sciences Po est très utile :

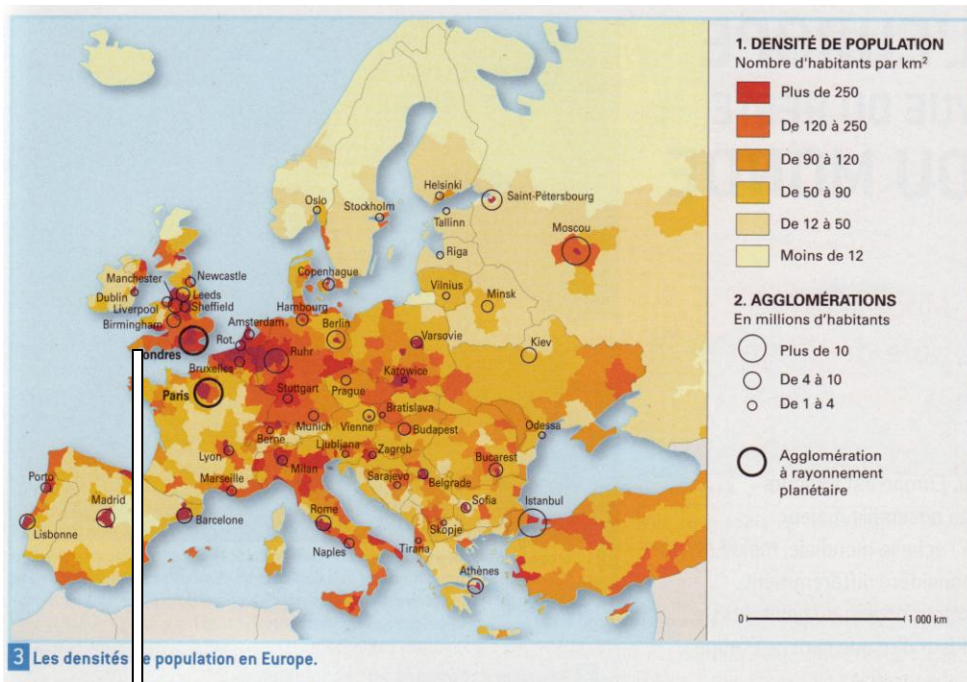
<http://cartographie.sciencespo.fr/index.php?q=fr/node/9&support=1&echelle=1&pays=&theme=5&a=2>

→De nombreux clichés de Manuel Appert sur les transports urbains et sur Londres disponibles sur la plate-forme

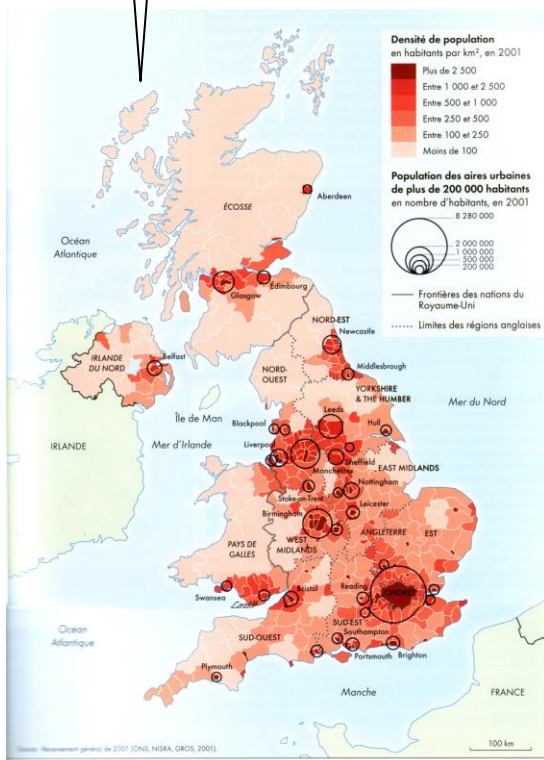
Flickr : <http://flickr.com/.../72157613717883593> <http://flickr.com/photos/manuel69/sets>

Séquence sur Londres : une ville aménageable ?

→ Londres, c'est où ? [cours dialogué 5mn]



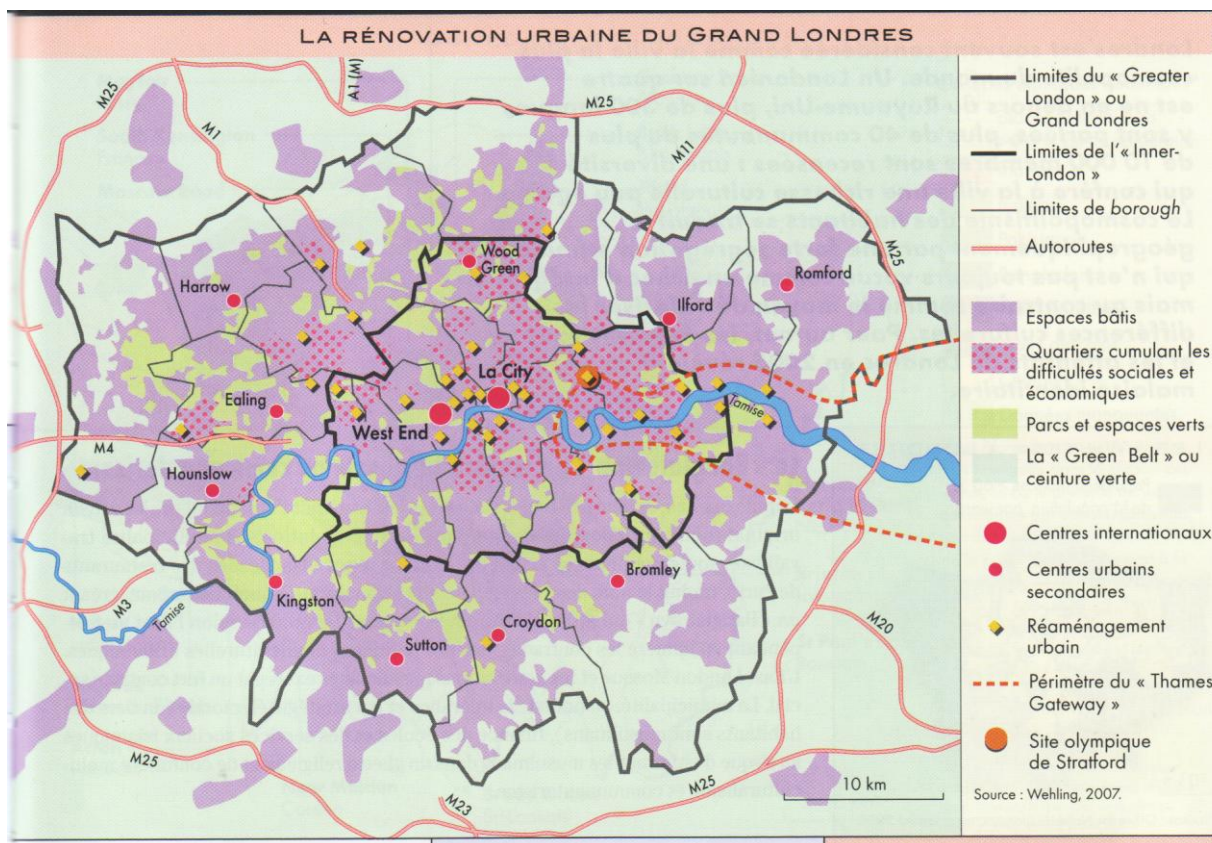
Source : Manuel Belin 1^{ère} ES, L, 2007



Source : Atlas géopolitique du Royaume-Uni, M. Bailoni, D. Papin, 2008

Les cartes de localisation permettent d'abord replacer Londres dans le contexte européen (l'appartenance à la Mégalopole européenne) et national (réseau urbain à tendance monocentrique) d'urbanisation.

→ Document d'accroche : une **carte du Grand Londres** pour mettre en évidence les défis urbains posés par une métropole du Nord [cours dialogué avec les élèves : 10 mn]



Cette carte reflète les éléments constitutifs de l'agglomération londonienne et du phénomène de **métropolisation**. Surtout elle permet d'identifier rapidement et facilement les défis urbains auxquels Londres doit répondre :

- la puissance financière de Londres : une « **ville globale** » (présence de la City et de West End : prévoir photo)
- l'étalement de la ville : une **ville immense** d'ailleurs assez difficile à délimiter.

Quelques précisions magistrales :

[La ville se définit traditionnellement par trois critères :

- o l'agglomération des biens et des personnes
- o la proximité (on peut insister pour expliquer qu'aujourd'hui elle est plus temporelle que kilométrique)
- o les interactions (à travers les systèmes de transports et les mobilités)

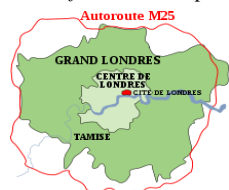
Constat avec les élèves : la définition de la ville de Londres est difficile.

Ainsi, la dénomination courante Londres peut désigner plusieurs ensembles géographiques ou administratifs différents, pouvant parfois porter à confusion. La **cité de Londres** (City of London, abrégé en City, ou bien Square Mile en référence à sa superficie de 1 mile carré), située au cœur du Grand Londres, correspond à la définition historique de Londres. C'est là que la ville moderne est née et c'est aujourd'hui le plus ancien quartier de la capitale. C'est également une circonscription à part entière avec un statut spécial.

L'emploi le plus courant fait en réalité référence au **Grand Londres** (Greater London), une des neuf subdivisions régionales de l'Angleterre, formé du territoire sous l'autorité du Greater London Authority et du maire de Londres. C'est cet ensemble d'environ 1 600 km² pour 7,5 millions d'habitants qui est couramment désigné lorsque l'on parle de la capitale britannique. Cependant, le Grand Londres n'est pas officiellement une cité, dont le statut, strictement défini au Royaume-Uni, est attribué à une ville par le monarque britannique sur des critères précis. Avant sa création en 1965, le territoire du Grand Londres faisait partie des comtés du Kent, Middlesex, Surrey, Essex et du Hertfordshire.

Mais on peut observer que les espaces bâtis dépassent les limites administratives du Grand Londres. Ainsi la vaste agglomération londonienne peut être décrite par la **région urbaine de Londres** , qui correspond notamment à la zone occupée par les banlieues. Au-delà de la région urbaine se trouve l'aire urbaine de Londres (London Metropolitan Area) qui regroupe les territoires habités par des personnes se déplaçant quotidiennement (commuters) pour aller travailler à Londres. **La métropole londonienne connaît de profondes et rapides recompositions internes** liées aux processus de métropolisation. La dimension spatiale de ces mutations dépasse le seul Grand Londres pour atteindre les marges de ce qui est dénommé le Grand Sud-Est . L'espace fonctionnel de la métropole, mesuré par la portée spatiale et l'intensité des déplacements domicile-travail vers le centre de Londres et les autres villes de la région, couvre aujourd'hui plusieurs régions administratives.

D'autres termes tels que Inner London, Outer London, Central London, North London, South London, East London, East End of London, West London ou bien West End of London sont parfois utilisés, non traduits, pour désigner des quartiers, des unités statistiques ou des circonscriptions de Londres]



Source : Wikipedia
1cm = 10km

- une **ville marquée par la présence de centres secondaires** parfois éloignés du centre de Londres (Sutton au Sud par ex.) et donc sans doute par **de fortes mobilités quotidiennes** liées à un éclatement des sociabilités et des lieux fréquentés. [Ainsi comme le souligne M.Appert, géographe français, le « métro-boulot-dodo » de 1973 c'est fini ! Aujourd'hui ce serait plutôt « métro-boulot-shopping-restau-boulot-loisirs-amis-dodo » à travers toute la ville, ville elle-même diluée, éclatée (le travail éloigné du domicile, le shopping dans les centres commerciaux hors la ville, les amis qui ne sont que très rarement les voisins de palier, sans parler du match de foot, du pub...)]
- une **ville fragmentée sur le plan social** avec des quartiers défavorisés localisés à l'Est de l'agglomération et qui parfois sont très proches du Centre.

D' autres visions de la « ville » de Londres :

→ **Une citation** : « *Il est très difficile de nos jours de dire où les banlieues de Londres s'achèvent et où la campagne commence...* ».Anthony Trollope, The Three Clercks, 1857

→ **Une image satellite**



Source : Wikipédia

Size: 39.5 x 55.3 km (24.5 x 34.3 miles)
 Location: 51.5 deg. North lat., 0.1 deg. West long.
 Orientation: North at top
 Image Data: ASTER bands 1, 2, and 3.
 Original Data Resolution: 15 m
 Date Acquired: October 12, 2001

→ *L'objectif est que les élèves identifient les problèmes d'aménagement posés par Londres.*

Problématique : Comment aménager durablement une « ville globale » immense, polycentrique, fragmentée et saturée ?

I/ Peut-on contenir l'extension d'une « ville devenue Région » ?

[travail en autonomie : 20 mn]

Document 1 : L'extension spatiale de la région métropolitaine londonienne en 2008.

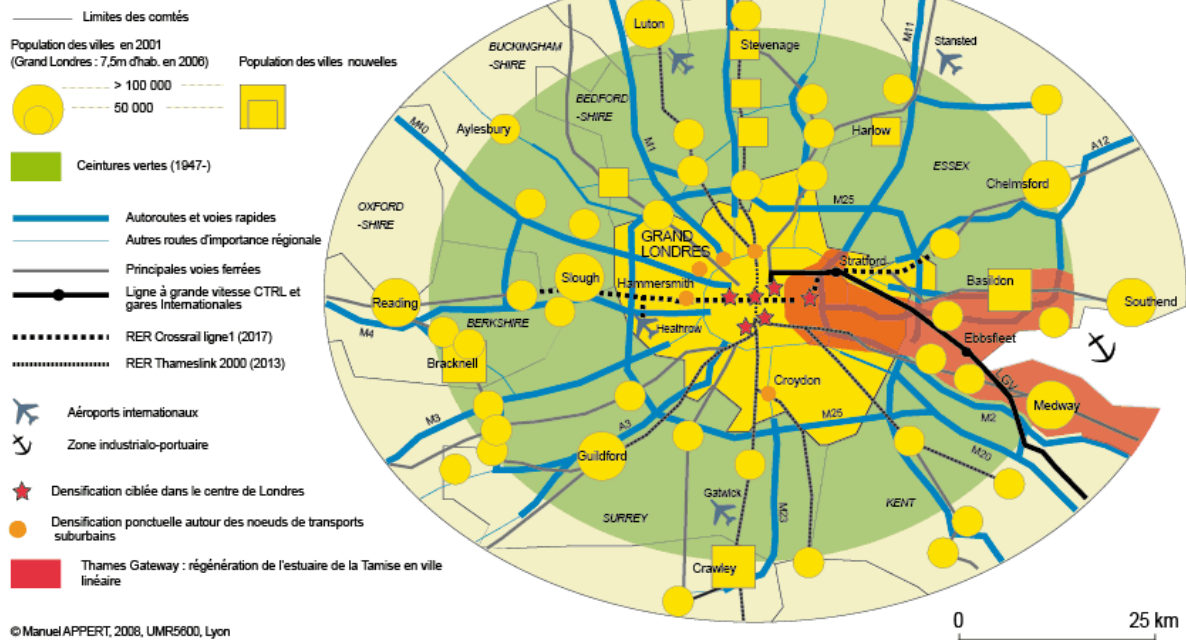
Superficie :

- > Inner Londres = 271 km²
- > Grand Londres = 1.579 km²
- > Région métropolitaine (Great South East) = 45.000 km²
- > Ville de Paris = 105 km²
- > Paris et "petite couronne" (trois départements limitrophes) = 762 km²
- > Région Ile-de-France = 12 068 km²

Population

- > Inner London (Londres et sa couronne péri-centrale, NUTS2) = 2,77 millions d'habitants (2001)
- > Grand Londres = 7,127 millions d'habitants (2001)
- > Région métropolitaine (Great South East) = 22,3 millions d'habitants
- > Ville de Paris = 2,125 millions (1999)
- > Paris et "petite couronne" = 6,164 millions d'habitants (1999)
- > Région Ile de France = 10 millions d'habitants

La structure spatiale de la région métropolitaine en 2008



Document 2 : Du desserrement à la densification du centre

Dirigiste pour certains, visionnaire pour d'autres, le plan d'aménagement du Grand Londres conçu en 1944 sous la direction de Sir Patrick Abercrombie amorce l'une des déconcentrations urbaines les plus importantes des pays industrialisés. Cinquante ans plus tard, Ken Livingstone, alors maire de Londres, écrivait au sujet du projet de gratte-ciel conçu par Renzo Piano à London Bridge : "Ce projet à très haute densité au-dessus d'un hub majeur d'échange de transports collectifs du centre de Londres est exemplaire pour le plan d'aménagement de la ville". Un demi-tour politique radical a été opéré car la croissance urbaine compacte est devenue une finalité partagée au-delà des équipes politiques. Le plan Abercrombie (1944), puis le *Greater London Development Plan* de 1969 ont donc conditionné l'aménagement de Londres jusqu'en 2000, incitant au desserrement de la population et des emplois vers les périphéries mais suscitant dans le même temps un allongement des déplacements quotidiens et un recours de plus en plus fréquent à l'automobile. Même si aujourd'hui le principe de la Ceinture verte (*Green belt*) est conservé, la déconcentration n'est plus souhaitable dans la perspective d'un développement durable.

Ken Livingstone met donc en place le premier plan d'aménagement de la ville depuis 30 ans. Le *London Plan* (GLA, 2004) vise une densification urbaine coordonnée à une politique expansive des transports collectifs. Ce changement de cap marque la volonté de maîtriser les mobilités quotidiennes assurées en grande partie par l'automobile et associées à la configuration diluée, polycentrique et déconcentrée de Londres.

C'est en effet le recours excessif à ce mode de transport qui est à l'origine de dysfonctionnements urbains tels que la pollution, la congestion et la consommation d'espace. Non maîtrisé, l'usage de l'automobile éloignerait inexorablement la région urbaine d'un développement durable. Cela d'autant plus que les processus contemporains de la métropolisation, calqués sur la structure déconcentrée et polycentrique de la région, confortent la prédisposition à la dépendance automobile. Les problèmes de congestion, de pollution et de consommation d'espace qui résultent de la configuration spatiale de la métropole ont un coût que la collectivité supporte de plus en plus difficilement.

Londres s'insère largement dans l'économie mondiale et connaît les processus spatiaux de la métropolisation : déconcentration, multipolarisation, nouvelles sociabilités urbaines. Ces processus ont pour corollaire une intensification, un allongement et une complexification des mobilités dans un périmètre urbain élargi. Pour comprendre les processus à l'œuvre dans la métropole londonienne et leurs enjeux en termes de mobilité quotidienne, il convient de considérer Londres comme une région métropolitaine - le *Greater South East* - couvrant un espace de 45 000 km² (la superficie de la région Rhône-Alpes) pour une population de 22,3 millions d'habitants. (Hall, 1989) (...)

L'urbanisation londonienne a donc été influencée par ses fonctions liées au statut de « ville globale » acquises au fil du temps et qui ont pris beaucoup d'ampleur avec la mondialisation et les innovations technologiques et particulièrement depuis les années 1980. Se sont alors concentrées les fonctions d'encadrement de l'économie mondialisée. Ces nouvelles fonctions ont induit des transformations importantes du tissu spatial londonien. Par exemple, le centre-ville est redevenu attractif, et connaît la croissance la plus rapide en terme d'emplois. Entre le centre et la ceinture verte, des quartiers résidentiels se sont développés.

Source : Manuel Appert, Géoconfluences, 2009

Consignes : en utilisant les documents 1 et 2, vous répondrez aux questions suivantes :

1/ Quelles différences observe-t-on avec Paris en terme de superficie et de nombre d'habitants ?

2/ Comment s'est opérée la croissance de l'agglomération londonienne entre la Seconde Guerre Mondiale et les années 90 ? Quels sont les acteurs de cette croissance urbaine ?

3/ Quelles sont les conséquences de cet étalement urbain ?

4/ Quels termes l'auteur utilise-t-il pour qualifier Londres ?

5/ Quel a été le « changement de cap » dans la politique de développement spatial de la métropole depuis le début des années 2000 ? Comment s'explique-t-il ?

Trois constats s'imposent : reprise collective du travail en autonomie

A/ Londres, une « Région-Métropole » polycentrique : des « villes dans la ville »

Londres est une ville très **étalée** (jusqu'à 45.000km² pour certains géographes), **éclatée** avec une multitude de **centres secondaires** qui peuvent attirer population et emplois. C'est une véritable **Région métropolitaine** (plus de 20 Mhab). Cet étalement urbain renvoie évidemment à la **croissance urbaine** [ainsi entre 1986 et 2001, la population du Grand Londres est passée de 6,6 à 7,2 millions, après 40 ans de baisse] (rôle de l'accroissement naturel, des redistributions nationales et régionales de la population et des migrations internationales, ce qui permettra de faire référence au chapitre introductif d'Histoire) mais aussi aux comportements des **acteurs** de la ville : volonté des familles, en quête d'espace et chassés de la ville par le coût très élevé du foncier, de s'installer dans les **zones périurbaines** mais aussi choix d'aménagements publics et privés réalisés dès les années d'après-guerre.

Cet étalement est à replacer dans un contexte mondial d'**Explosion Urbaine et de métropolisation** marqué par l'émergence de **mégapoles (voir mise en perspective)**

B/ Londres est une « Ville globale »

Londres fait partie des « îles métropolitaines », des villes globales qui avec New York et Tokyo, fonctionnent en réseau pour encadrer l'économie mondiale.

Elle a tendance à concentrer les emplois dans son hypercentre (voir carte et photo de cet hypercentre). Le *Central London* accueille les activités tertiaires à très forte valeur ajoutée, telles que l'audit, le placement financier, les activités bancaires (481 banques étrangères en 2001) et juridiques, le commerce, la publicité mais aussi le tourisme et les loisirs. L'hypercentre de Londres et son annexe des Docklands à Canary Wharf polarisent fortement les emplois tertiaires ; seules 275 000 personnes y résident alors que 1,2 million de navetteurs y convergent tous les matins. Les déplacements domicile-travail sont donc intenses de la périphérie vers Londres (la durée moyenne du trajet entre les zones périurbaines et le centre est de 53 mn) et entre les centres secondaires (les familles mettent parfois du temps à retrouver un emploi périurbain).

Londres est également un carrefour de communications à toutes les échelles (l'aéroport de Heathrow est connecté régulièrement à 189 destinations mondiales).

Le phénomène de **métropolisation** (**définition**) a pu accentuer la dilation de l'agglomération londonienne.

C/ Un retour au Centre ?

Depuis une vingtaine d'années, la croissance démographique de Londres est plus équilibrée. Si les populations des périphéries ont augmenté entre 1945 et 1980, surtout le Grand Sud-Est, la dernière décennie montre une croissance plus équilibrée et le Centre gagne même des habitants (+ 10%/an depuis 1991).

Cette croissance est liée à la concentration des emplois dans le centre mais également à des choix d'aménagements qui provoquent une densification du Centre : aménagement de la City, Docklands sur la rive gauche, London Bridge sur la rive droite, Thames Gateway... (prévoir photos). On assiste à un retour de la « ville compacte ».

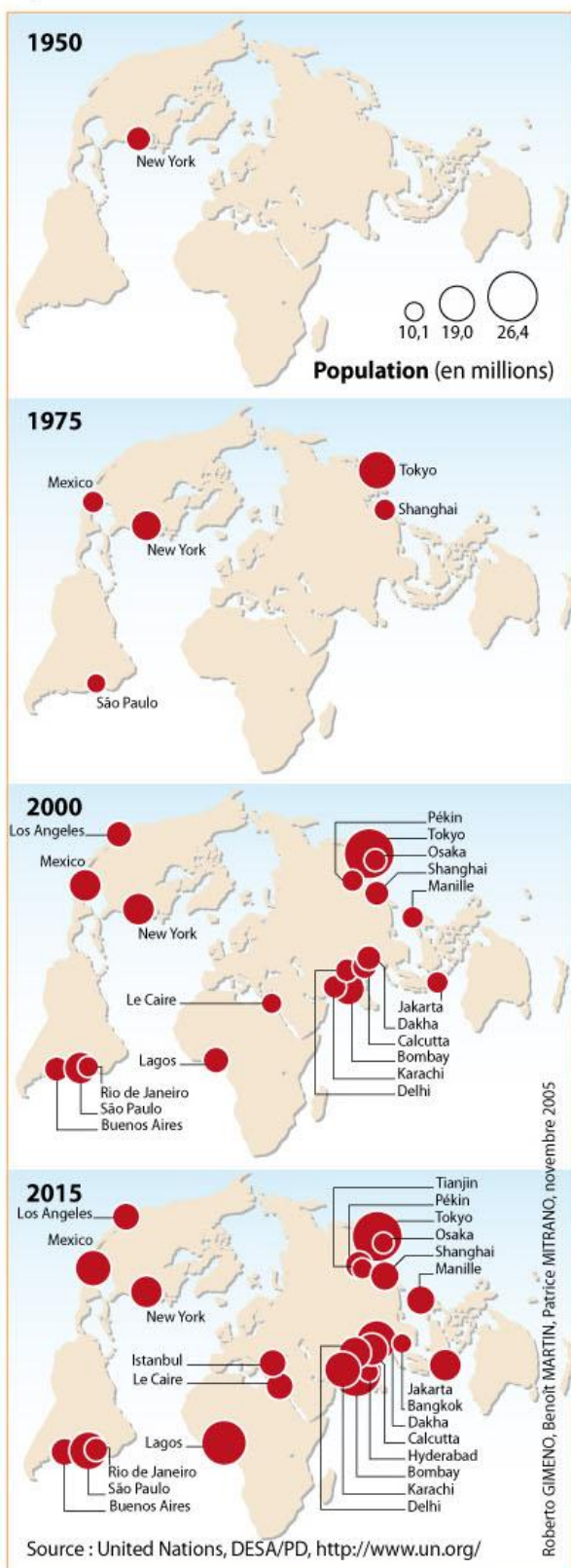
Bilan :

→ **Pionnière de l'extension planifiée, ville globale, Londres a donc connu un mode de développement spatial consommateur d'espace qui fait d'elle une véritable « Région Métropolitaine ».** Aujourd'hui, la concentration des emplois dans l'hypercentre et la volonté des autorités municipales tendent cependant à favoriser un « retour au centre » plus favorable à une ville compacte dans le cadre d'un **développement urbain durable**.

→ **Londres** est également socialement contrastée avec une **double-opposition Centre-Périphéries** (les logements sociaux sont d'ailleurs plutôt au Centre) et **Est-Ouest** (l'Est étant défavorisé et compte plusieurs poches de pauvreté intra-urbaines).

→ Les autorités ciblent donc les **espaces du renouvellement urbain au Centre et à l'Est** mais les dysfonctionnements graves persistent. Ainsi, l'automobile continue d'être fortement utilisée et crée des nuisances importantes.

Agglomérations de plus de 10 millions d'habitants



In Marie-Françoise DURAND, Benoît MARTIN, Delphine PLACIDI, Marie TÖRNQUIST-CHESSNIER, *Atlas de la mondialisation*, Presses de Sciences Po, Paris, 2007, 2^{ème} édition



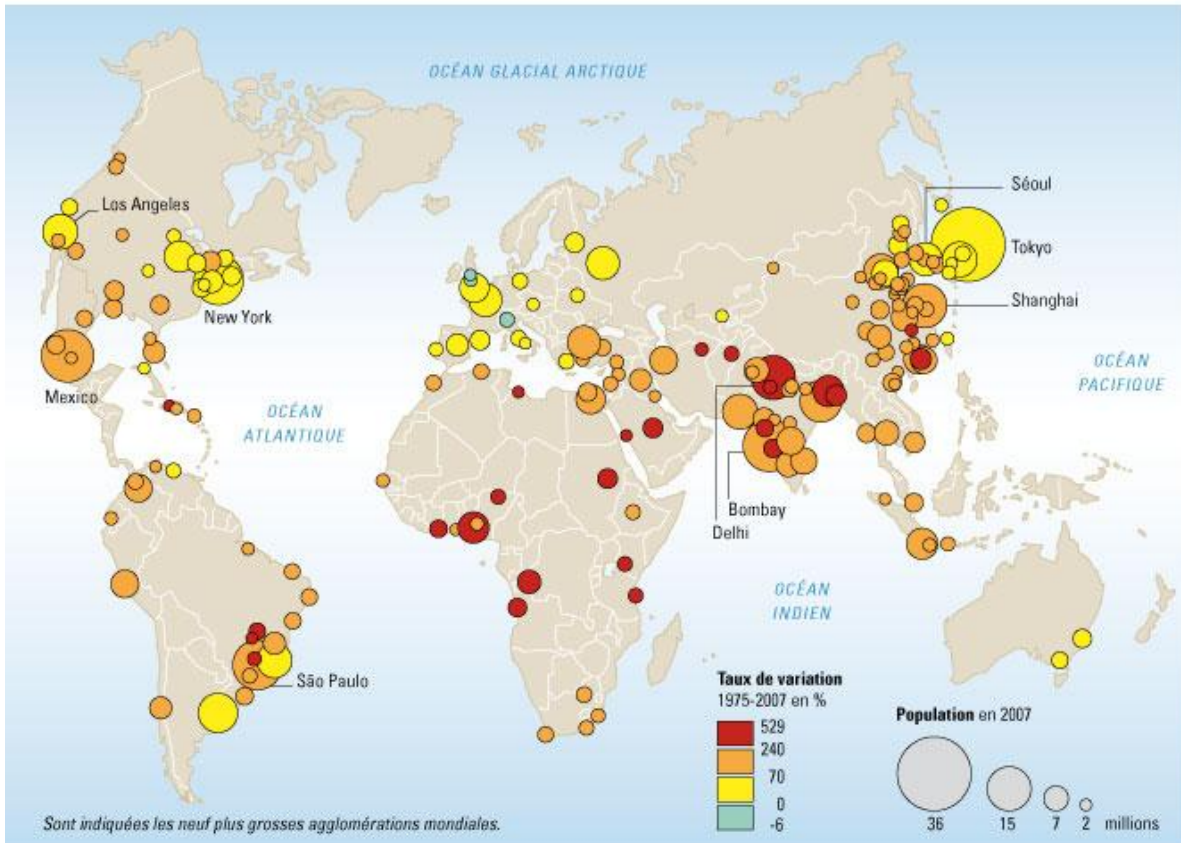
SCIENCES PO

Atelier de cartographie
de Sciences Po, 2007,
www.sciences-po.fr/cartographie



Seul l'usage pédagogique en classe
ou centre de documentation est libre.
Pour toute autre utilisation, contacter :
carto@sciences-po.fr
Pedagogical use only. For any other use
dissemination or disclosure, either whole
or partial, contact : carto@sciences-po.fr

La croissance des agglomérations urbaines



Realisation : Roberto Gimeno et Atelier de cartographie de Sciences Po, © Dilla, Paris, 2010

Source : United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2008), *World Urbanization Prospects : The 2007 Revision*.

in *Questions Internationales* n°43, mai-juin 2010,
La Documentation française

 SciencesPo.

Atelier de cartographie de Sciences Po, 2008,
www.sciences-po.fr/cartographie

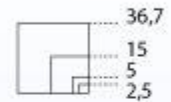


Seul usage pédagogique en classe ou centre de documentation est libre.
Pour toute autre utilisation, contacter : carto@sciences-po.fr
Pedagogical use only. For any other use dissemination or disclosure, either whole or partial, contact : carto@sciences-po.fr

Population et richesse produite par les principales agglomérations, 2010

Les 150 agglomérations **les plus peuplées**

Population, 2010
(en millions d'habitants)



les 10 premières

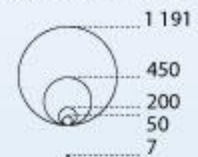
1	Tokyo	36,7
2	Delhi	22,1
3	São Paulo	20,3
4	Bombay	20,0
5	Mexico	19,5
6	New York	19,4
7	Shanghai	16,6
8	Calcutta	15,6
9	Dhaka	14,7
10	Karachi	13,1



Atelier de cartographie de Sciences Po, 2010

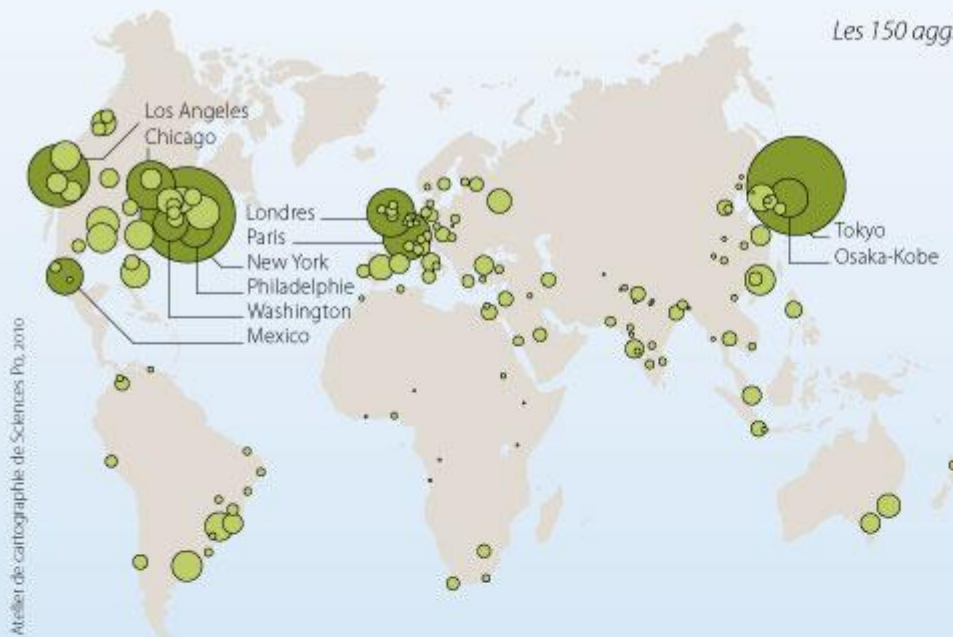
Les 150 agglomérations **les plus riches**

Produit urbain brut, 2005
(en millions de dollars)



les 10 premières

1	Tokyo	1 191
2	New York	1 133
3	Los Angeles	639
4	Paris	460
5	Chicago	460
6	Londres	452
7	Osaka-Kobe	341
8	Mexico	315
9	Philadelphie	312
10	Washington	299



Atelier de cartographie de Sciences Po, 2010

Sources : Nations unies, division Population, *World Urbanization Prospects : The 2007 Revision*, février 2008, www.un.org ;
City Mayors, *Urban Statistics*, mars 2007, www.citymayors.com



II/ Comment gérer les mobilités dans l'immensité urbaine londonienne ou l'art de faire le « grand écart » (M.Appert, géographe français)?

A/ Les transports à Londres : un système complexe

→ « C'était un jour d'épais brouillard. Le Londres vivant, les yeux rouges, les poumons irrités, la respiration sifflante, clignait des paupières, éternuait, suffoquait. », Charles Dickens, *Notre ami commun*, 1864-1865

Consignes : En utilisant les figurés classiques utilisés en cartographie (des surfaces, des lignes, des points) et à l'aide des documents proposés, construisez un modèle graphique circulaire qui représentera les types d'espaces urbains et les problèmes de mobilité qui se posent dans l'agglomération londonienne.

Document 3 : Les différentes mobilités londoniennes

Les espaces de la mobilité quotidienne transgressent les limites administratives. On voit apparaître un double gradient centre-périphérie: entre *Central London* et les espaces périurbains d'une part, entre le centre des villes satellites et leurs périphéries de l'autre. Quels que soient les espaces pris en compte, l'usage excessif de l'automobile reste la principale préoccupation, du fait des considérables nuisances induites (congestion, pollution, inéquité). Alors que l'introduction du péage d'accès en 2003 a permis de réduire les déplacements dans le centre de Londres, l'automobilité tend à s'intensifier ailleurs.

Dans le centre de la ville, la part modale de la route et les distances parcourues en automobile sont réduites par la faiblesse de l'offre de stationnement et la saturation du réseau routier, ce qui avantage les transports collectifs (Appert et Chapelon, 2003). Mais à mesure que l'on s'éloigne du centre de la ville, la part modale de la route augmente pour les relations de périphérie à périphérie. L'Est de l'agglomération se distingue cependant (*Inner East London* et *Outer East London*). Il cumule les problèmes sociaux, une médiocre desserte en transport en commun dont sont pourtant captives de nombreuses personnes à faibles revenus.

Aux abords immédiats de la M25 — l'autoroute orbitale de la ville à 20 km du centre — les pôles d'emploi ne s'adosent plus forcément aux noyaux urbains existants. L'automobilité y domine et les transports collectifs sont peu utilisés. L'Est de la métropole est fortement polarisé par le centre-ville. La surfréquentation des réseaux de transport collectif, notamment sur les lignes ferroviaires, y est grande. À l'Ouest, les centres d'affaires et l'aéroport de Heathrow polarisent davantage les mobilités provenant de la couronne périurbaine londonienne. Les distances et temps de parcours sont les plus élevés de la région compte tenu de l'extrême spécialisation et des fortes contraintes à l'urbanisation résidentielle qui «rigidifient» l'espace. Les radiales et la rocade M25 assurent l'essentiel de ces déplacements automobiles de longue distance. Leur saturation devient chronique pendant et hors des heures de pointe.

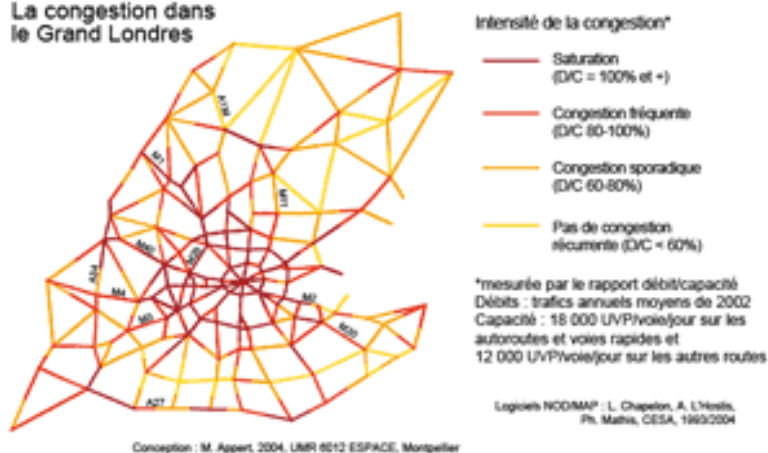
Dans le reste du *Greater South-East*, le gradient s'échelonne du centre des villes à leurs périphéries. Les distances parcourues y sont longues vers Londres, mais plus courtes vers le centre de villes comme Southampton ou Portsmouth. Les navettes vers Londres sont assurées essentiellement par un service ferroviaire fréquent mais saturé. La part modale de la route est maximale dans ces espaces, les exposant à une congestion chronique dans un futur proche, comme c'est déjà le cas aux abords des principales villes.

Les problèmes de congestion des réseaux liés au *spatial mismatch* et à une inadéquation des infrastructures de transport sont pris très au sérieux par les instances nationales, régionales et locales (GLA, 2001). Des politiques et des dispositifs sont déployés, mais ils pourraient n'avoir qu'une efficacité limitée à cause de la sectorisation historique des politiques et de la structure institutionnelle de l'aménagement.

Source : Manuel Appert, L'art du grand écart pour maîtriser la mobilité dans la région métropolitaine de Londres, *Mappemonde*, Vol. 78, n°2 (2005). Lien internet : <http://mappemonde.mgm.fr/num6/articles/art05206.html>

Document 4 : la congestion dans le Grand Londres (lenteur urbaine, rapidité péri-urbaine)

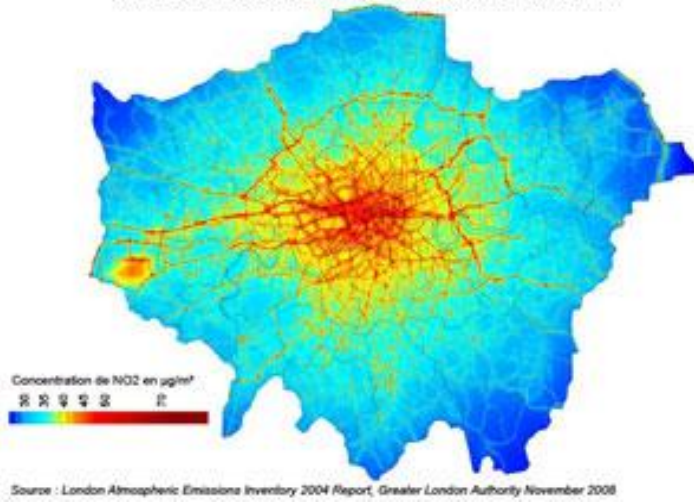
La congestion dans le Grand Londres



Les abords congestionnés de la M25 à Dartford

Document 5 : la pollution dans le Grand Londres

Concentration moyenne en dioxyde d'azote (NO₂)
dans le Grand Londres en 2004 (modélisation LAEI / CLA)



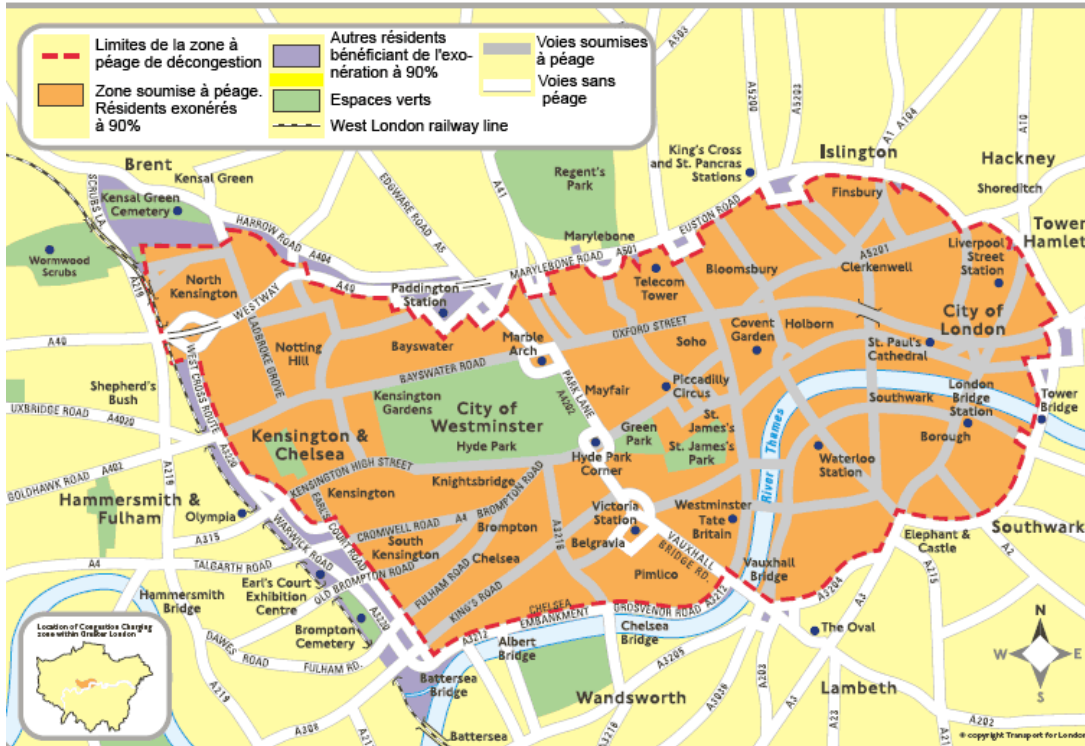
Modélisation de la métropole londonienne à réaliser avec les élèves : voir doc. Word

B/ Des réponses et des projets appropriés ? L'exemple du péage urbain...

Consignes : en salle informatique (CDI) et par groupes de 2 ou 3, vous réaliserez **un article de presse sur le péage urbain de Londres**. En respectant la méthodologie vue en ECJS, en utilisant la sitographie fournie et les documents ci-dessous, vous insisterez, après avoir présenté le projet urbain, sur les avantages et les faiblesses de ce projet.

Document 6 : le péage urbain, une originalité londonienne

La zone à péage de décongestion (London Congestion Charging Zone)



Quelques sites utiles pour rédiger votre article :

→ fr.wikipedia.org/.../Péage_urbain_de_Londres : pour une présentation rapide du péage

→ www.dossiersdunet.com/spip.php?article26 : un dossier très complet et des renseignements sur les aspects pratiques (prix, abonnements, amendes...)

→ http://www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/n31-RSynt-juill_aout_2006.pdf : des constats et des controverses sur le péage



Une affiche de la mairie de Londres



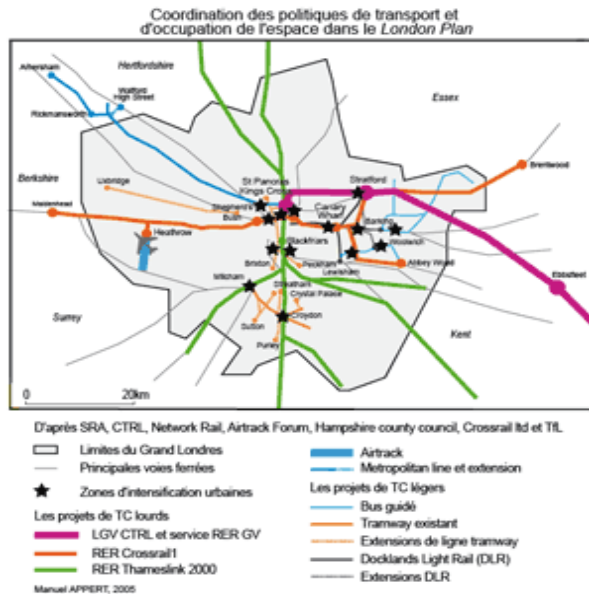
Une photo de l'entrée du péage

Lors de la reprise magistrale de ce travail il s'agira de montrer qu'il existe d'autres projets qui visent principalement à développer les transports en commun.

[La municipalité a élaboré le *London Plan* (GLA, 2004) qui fixe, entre autres, des plages de densité optimale en fonction du niveau d'accessibilité en transports collectifs. Ainsi, ponctuellement, la municipalité souhaite maximiser l'accessibilité des nœuds de réseau en y favorisant une intensification de l'emploi. Les gares terminus, les gares intermédiaires et les stations de métro considérées comme des plates-formes multimodales (Croydon, Stratford, Canary Wharf) sont devenues des pôles de densification prioritaires. En réduisant la distorsion spatiale ("*spatial mismatch*" des sociologues) entre les zones d'emplois et les quartiers où résident les bénéficiaires de l'aide sociale, la GLA souhaite limiter le nombre de navetteurs en provenance du reste de la région métropolitaine. Le principe est de mettre en place des politiques incitatives à une mobilité moins énergivore et de renforcer les contraintes sur les automobilistes. Il s'agit d'une part de développer l'offre de transport collectif, directement, en investissant dans l'extension des métros et la capacité des lignes de bus et indirectement, en faisant pression sur l'État et *Network rail* pour construire les RER Crossrail (ouest-est) et Thameslink (nord-sud).

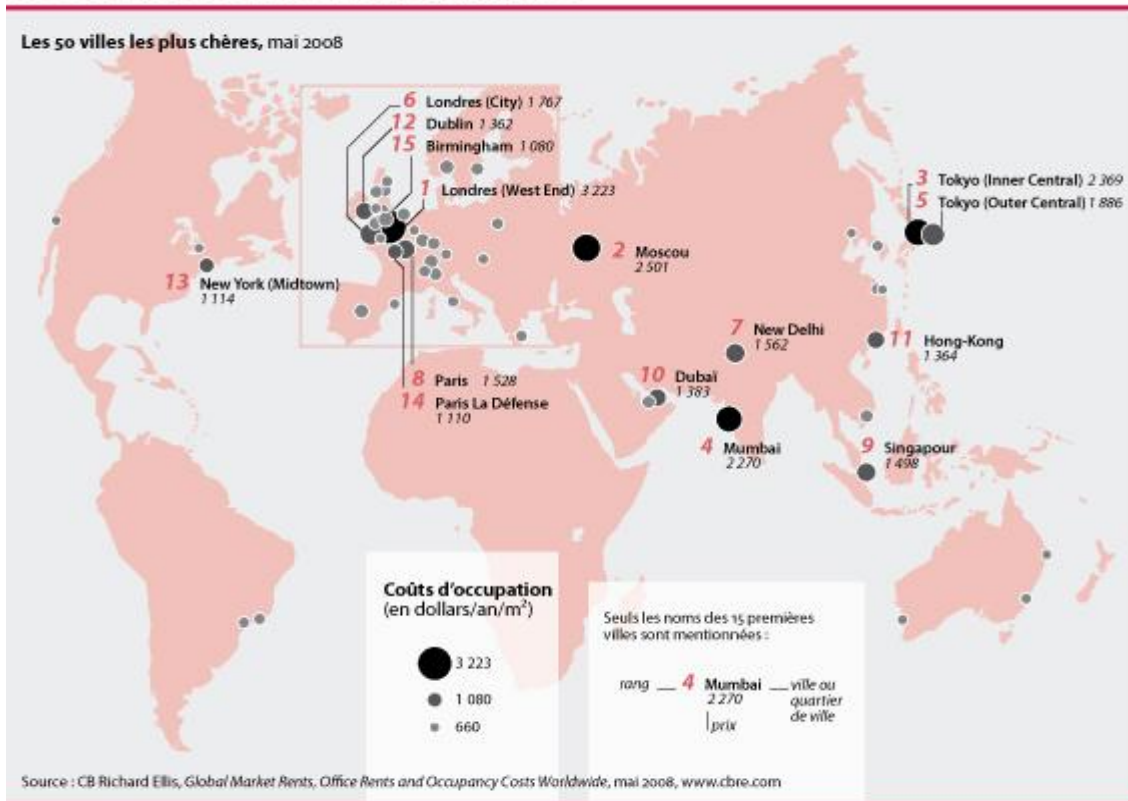
Le *London Plan* affirme que : "Les niveaux des migrations pendulaires doivent être maîtrisés dans l'intérêt de l'aménagement durable et pour éviter la pression sur le réseau de transport public. Il est souhaitable [pour cela] de parvenir à l'autosuffisance locale et régionale la plus élevée possible" . Ce souhait semble se réaliser depuis 2002, si l'on en juge par l'accélération du rythme de la construction de logements dans le Grand Londres, plus rapide que dans les deux régions voisines].

Politiques de transport et occupation de l'espace dans le *London Plan*



→ Pour la mise en perspective : on peut mettre en évidence le fait, qu'en plus des pollutions et des congestions constatées dans les villes du Nord, la qualité de vie peut être remise en cause par les prix excessifs du foncier et de l'immobilier.

Les 50 villes les plus chères du monde



Atelier de cartographie de Sciences Po, novembre 2009



D'après P. Jacquet, R. K. Pachauri, L. Tubiana,
Regards sur la terre 2010,
 Villes, changer de trajectoire,
 Presses de Sciences Po, Paris, 2010.
 Atelier de cartographie de Sciences Po, 2010,
www.sciences-po.fr/cartographie



Seul l'usage pédagogique en classe ou centre de documentation est libre.
 Pour toute autre utilisation, contacter : carto@sciences-po.fr
 Pedagogical use only. For any other use dissemination or disclosure,
 either whole or partial, contact : carto@sciences-po.fr

III/ Les JO de 2012, une opportunité réelle de rééquilibrage urbain ou une occasion manquée de donner aux Londoniens une meilleure qualité de vie ?

→« The World is one city » : slogan de la ville de Londres pour les JO de 2012.

Consignes : A l'aide du document 7, de vos recherches sur le site www.london2012.com effectuées en cours d'anglais, vous répondrez aux questions suivantes :

1/ Localisez le site de Stratford à l'aide du document 1 et relevez ses atouts.

2/ Quels sont les principaux aménagements réalisés et nécessaires à la tenue des JO ?

3/ Quel est l'état d'avancement des travaux (vous utiliserez les webcams présentes sur le site)?

4/ Comment les autorités ont-elles cherché à intégrer le développement durable et à lutter contre la ségrégation socio-spatiale?

5/ Que deviendront les installations après les Jeux ?

Document 7 : les JO 2012 vus par... Courrier International



© Libre de droits

Photo : Le site du futur stade olympique, dans l'est de Londres

Londres face à son défi olympique

Le chantier des Jeux de 2012, dans l'est de la capitale britannique, est bien avancé. Mais, face aux coûts de plus en plus élevés, la question de la reconversion du site après l'événement se pose déjà.

Des squelettes, des bombes non explosées et une odeur nauséabonde accueillent les visiteurs sur le site de l'Est londonien où se dérouleront les prochains Jeux olympiques, dans quatre ans. Ce site, qui s'étend sur environ 2,5 kilomètres carrés, a abrité des usines chimiques, des usines à gaz et d'autres industries polluantes. D'énormes machines sont mises à contribution pour nettoyer le sol des substances qui s'y sont accumulées au fil des siècles. Des archéologues ont découvert des squelettes datant de l'âge du fer sur le site des futures piscines olympiques, et ils pensent que les Templiers possédaient un moulin à eau près de l'endroit proposé pour le vélodrome.

Les désagréments présentés par le site, hérissé de 52 pylônes aujourd'hui enterrés, et la pauvreté des environs ont joué un rôle déterminant dans la volonté d'organiser les prochains Jeux à Londres. Tout en exaltant la fierté nationale, le gouvernement tenait à réhabiliter un quartier défavorisé de la capitale. *"C'était une décision en partie émotive. Quand vous prenez le métro dans cette direction, l'espérance de vie baisse un peu plus à chaque station à mesure que vous vous éloignez vers l'est"*, commente un ancien collaborateur de Tony Blair, le Premier ministre qui a approuvé le projet.

Le successeur de Blair, Gordon Brown, n'a jamais été aussi optimiste que lui et il ne pourrait pas être plus enthousiaste aujourd'hui. Les travaux avancent bien : en juin, le Comité international olympique a déclaré que leur progression était l'une des meilleures de l'histoire des Jeux. Et, selon les sondages, le public reste enthousiaste. Mais les résultats financiers sont très mauvais : le budget initial de 3,4 milliards de livres [4,3 milliards d'euros] a été porté à 9,3 milliards en mars 2007 [11,6 milliards d'euros], en raison d'impératifs de sécurité, de considérations fiscales... et d'un sursaut de réalisme.

Source : <http://www.courrierinternational.com/article/2008/08/28/londres-face-a-son-defi-olympique>

→ Lors de la reprise collective, on peut insister sur les points suivants :

Les JO représentent une belle vitrine pour Londres et une occasion de renforcer son image et son statut de ville globale : d'ailleurs, la mairie de Londres, qui favorise les promoteurs parfois au détriment de la protection du patrimoine urbain inscrit au patrimoine mondial, impose donc de nombreux immeubles de bureaux de grande qualité architecturale.

En ce qui concerne la **dimension « durable »** de Londres, le site olympique entier a été pensé selon des objectifs de durabilité. Toutes les infrastructures sportives seront réutilisées . Le site sera un site « zéro voiture » : aucun parking ne sera construit (sauf pour les autocars) et des parcs-relais seront créés autour des gares environnantes. L'essentiel des déplacements se fera par ligne à grande vitesse entre les gares de Stratford et la gare de Saint-Pancras ou en métro et bus. Il est par ailleurs prévu de restaurer les zones humides, cours d'eau et couloirs naturels. Un autre objectif est aussi d'accroître la part de logements à prix abordables. Ainsi, le village olympique sera converti en logements à loyers modérés pour les infirmières et les enseignants londoniens !!!!

Mais derrière cette vitrine, des **inquiétudes** pèsent sur le sort de Stratford : les JO vont-ils entraîner une gentrification de ce quartier comme c'est le cas des quartiers plus à l'ouest et au sud ? Cette tendance paraît peu probable car l'image du quartier reste négative. Ainsi, les opérations immobilières actuelles visent d'ailleurs plutôt les familles avec enfants, chassées par les prix des logements des parties plus centrales de l'agglomération.

Reste la question du devenir de la population en place actuellement ? En effet, 61 % de la population de Stratford est dite *non-white* et Newham est le 11ème district le plus pauvre d'Angleterre. Les populations vont-elles tirer profit de cette régénération notamment en terme de créations d'emplois ou vont-elles être obligées de partir sous la pression immobilière et la vente progressive du parc de logements sociaux ?

→ Réponse à la problématique : **une métropole du Nord difficile à aménager, très marquée socialement et géographiquement par les inégalités mais qui cherche à redevenir compacte, à revaloriser la partie Est de l'agglomération et à limiter l'usage de l'automobile tout en étant soucieuse de son image de « ville globale » et de ses gratte-ciels (voir le projet approuvé en 2009 du Shard of Glass, 303 mètres)**



