

Aménager la ville :

A. Etudes de cas :

Le but du thème est de mettre en évidence les grands principes du développement urbain dans les pays du Nord et dans les pays du Sud. Si les enjeux de développement sont les mêmes dans les deux cas, les formes urbaines sont aujourd'hui très différentes.

Nous comparerons sur trois aspects principaux, les points communs et les différences entre les agglomérations du pays du Nord et celles du Sud :

- La croissance urbaine et les formes urbaines,
- la question des transports et de la mobilité
- La notion de « villes durables ».

Buenos Aires, une capitale qui doit faire face aux inégalités sociales.

I. L'espace urbain et son évolution.

1. Buenos aires, une ville née de la colonisation espagnole.

Dates :

- 1536 : première installation espagnole
- 1580 : fondation de la ville
- 1816 : indépendance argentine.

[buenos aires\Lieu de départ buenos aires.kmz](#)

Notion : trame urbaine

Hurlingham

2. les évolutions de la population urbaine :

[geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/DevDur/DevdurScient8.htm](#)

Provinces	1838 (1)	1895	1914	1947	1960	1970	1980	1991	2001
Capitale fédérale		663.854	1.575.814	2.981.043	2.966.634	2.972.453	2.922.829	2.965.403	2.776.138
Buenos Aires	150.000	921.168	2.066.948	4.273.874	6.766.108	8.774.529	10.865.408	12.594.974	13.827.203
Total en million		1,6	2,6	7,2	9,6	11,7	13,8	15,5	15,6

Provincia	Población Censo 2001 (1)	Ajustes (en valores absolutos)		Ajustes (en porcentajes)	
		Diferencia respecto al conteo previo (2)	ENR (3)	Diferencia respecto al conteo previo	ENR
Total del país	36.260.130	45.584	638.884	0,1	1,8
Ciudad de Buenos Aires	2.776.138	10.671	151.793	0,4	5,5
Partidos del Gran Buenos Aires	8.684.437	11.099	145.131	0,1	1,7
Resto de Buenos Aires	5.142.766	10.253	104.892	0,2	2,0

Utilisez les deux documents pour :

Q1 : Identifiez les grandes phases de l'évolution urbaine de l'agglomération de Buenos Aires.

Q2 : Calculez la part de l'agglomération dans la population totale de l'Argentine.

3. l'étalement urbain.

Doc. 5 p 179 :

Observez le plan :

Q3 : Déterminez la distance qui sépare le centre ancien des périphéries les plus lointaines.

II. La question des transports :

1. L'importance des transports en commun.

Les besoins de déplacement de la population de Buenos Aires nécessitent un important réseau de transport. Depuis le début du XXe siècle, la métropole a mis en place un important réseau de transport en commun.

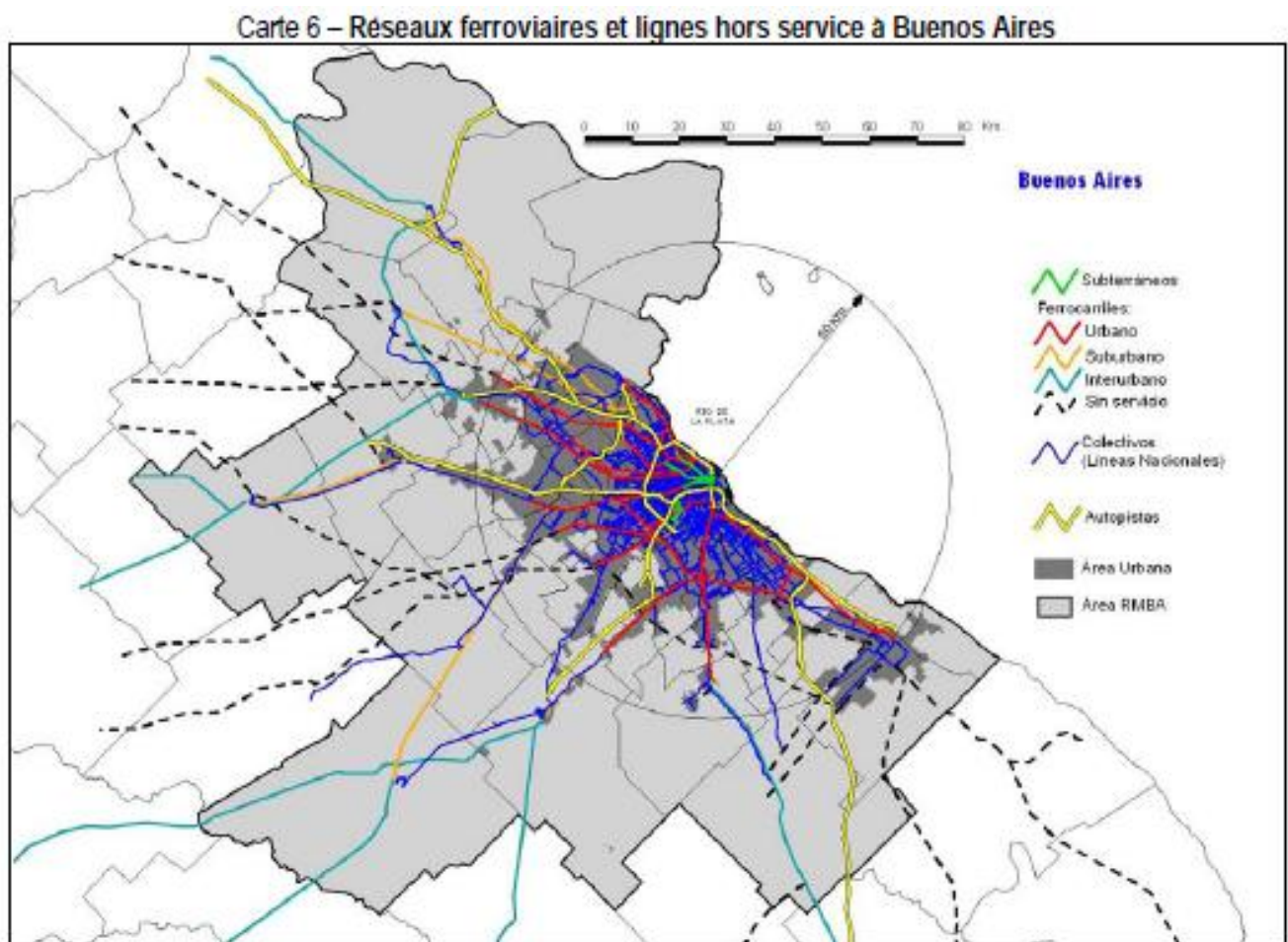
Doc. 7 p 181 : lire le texte

Q1 : a) Identifier le nombre de voyageurs quotidien

b) Identifier les différents moyens de transport public dont dispose la mégapole.

Q2 : Quelles éléments récents expliquent les difficultés de maintenir une offre de transport en commun de qualité ?

Q3 : Quel moyen de transport progresse le plus ?



La carte ci dessus traduit l'offre et les modes de déplacement de la population de Buenos Aires. On peut constater :

- Les déplacements convergent vers la « **ville- centre** » qui accueille l'essentiel des déplacements. Près de 60% des habitants se déplacent quotidiennement pour aller travailler, 15% pour leurs études. L'ensemble des déplacements représentent plus de 23,6 millions de trajets quotidiens.

- Dans le centre, l'offre est forte et variée mais plus on s'éloigne du cœur de la métropole plus le réseau se réduit. Dans la périphérie de l'aire métropolitaine, les passagers doivent essentiellement utiliser le réseau ferré mais une partie de celui-ci est hors service. Près de 40% des citoyens de la zone périurbaine ne dispose pas de transport en commun à proximité.

2. L'étalement urbain favorise le développement de l'automobile.

La carte témoigne de la prédominance de l'automobile dans les déplacements des populations de l'espace périphérique. Les autoroutes rayonnent toutes du centre vers la périphérie. Au-delà de 50 km, la plupart des habitants doivent utiliser leur véhicule pour rejoindre une gare ou se rendre dans le centre.

L'étalement urbain est un des principaux facteurs de l'accroissement du trafic automobile.

Tableau 1 - Données de mobilité à Buenos Aires

Mobilité RMBA	1970	1992	1970 - 1992	¿1998 ?	1970 - ¿1998?
Déplacements/ habitant	2.09	1.7	- 19%	2.15	+ 3%
Déplacements/jour (milliards)	17.4	18.05	+ 3.7%	22.8	+ 31%
Déplacements/transport public (%)	67	60	- 10%	43	- 36%
Déplacements/auto individuelle (%)	15	24	+ 60%	37	+ 146%
Déplacements à pied (%)	8	9	+ 12.5%	9	+ 12.5 %
Déplacements taxi, moto, vélo	10	7	- 30%	11	+ 10%

Élaboration A.G. selon MOESP, 1972, Arcusin & al., 19 www.atlasdebuenosaires.gov.ar

Le graphique montre bien que Buenos Aires est confronté comme la plupart des grandes métropoles du monde à un problème de circulation automobile. Le taux d'utilisation du véhicule personnelle dans la mobilité des habitants est passé de 15% en 1970 à 24% en 1992 et est supérieur à 37% depuis 1998. La progression du placement automobile est très rapide. **Le nombre de trajets en voiture par an est passé de 2,61 milliards à 8,4 milliards**, ce qui représente environ 5 500 000 voitures circulant par jour.

Le déclin des transports en commun est difficile à enrayer car il suppose d'améliorer l'offre de transport dans les périphéries du Grand Buenos Aires ce qui est très coûteux pour l'état car il faudrait créer de nombreuses infrastructures et subventionner les entreprises qui assureraient le service public.

III. Buenos Aires peut-elle devenir une « métropole durable » et équitable.

1. l'organisation spatiale :

La ville de Buenos Aires présente certains aspects des villes du sud et en particulier une très forte division socio-spatiale.

Doc 2 p178 +11 :

Q1 : Relevez le nom des différents types de quartiers de Buenos Aires et le type de population qui y vit.

Q2 : Comment se répartissent les différentes classes sociales dans l'espace urbain ?

2. Le projet Nordelta :

Devoir en classe :

Q1 : Dans quel type de milieu est installé le projet ? Quels travaux sont nécessaires pour rendre l'environnement constructible ?

Q2 : Quels aménagements urbains ont été faits ?

Q3 : A qui est destiné ce type de quartier ? Justifiez votre réponse en décrivant l'image (doc 14 p 183)

Q4 : Quels limites ce type de projet

Conclusion :

Buenos Aires est une ville du Sud dont l'organisation s'appuie sur des formes propres mais aussi sur une réutilisation des principes d'aménagement des villes européennes et nord-américaines. Elle connaît des transformations qui conduisent les autorités à réfléchir sur les moyens de mettre en place des principes de développement durable. Mais elle doit également veiller à ne pas devenir une métropole dans laquelle les inégalités sociales renforceraient une segmentation sociale déjà très importante.

Croquis de synthèse.

