

# Habiter la ville

---

- Deuxième séquence de géographie faisant suite à l'étude de « l'espace proche » (dans le cas où celui-ci est urbain)

# Habiter la ville

= 6h

III - HABITER LA VILLE  
( environ 15% du temps consacré à la géographie )

## CONNAISSANCES

### Habiter la ville

Plus de la moitié de l'humanité vit en ville. Les paysages urbains et la vie en ville dépendent de multiples facteurs au nombre desquels la culture et l'histoire, le cadre naturel, les activités, la situation démographique et le niveau de développement.

## DÉMARCHES

Deux études de cas reposent de manière privilégiée sur l'étude de paysages :

deux villes, choisies dans deux aires culturelles différentes.

Ces études de cas permettent de dégager des caractéristiques communes et des éléments de différenciation.

## CAPACITÉS

Situer les espaces étudiés sur différents planisphères thématiques

Décrire les paysages étudiés et expliquer les transformations des espaces concernés.

Réaliser un croquis simple d'un paysage

# Le programme officiel

# Deux études de cas

---

- La première étude de cas porte sur « habiter une ville d'Amérique du nord » et débouche sur la mise en évidence de quelques caractéristiques de la ville américaine (3 heures).
- La séquence présentée ici intervient donc dans un deuxième temps (3 heures).
- Elle devra comprendre une mise en perspective de manière à « dégager des caractéristiques communes et des éléments de différenciation ».

## 1<sup>ère</sup> séance

# Document amorce:

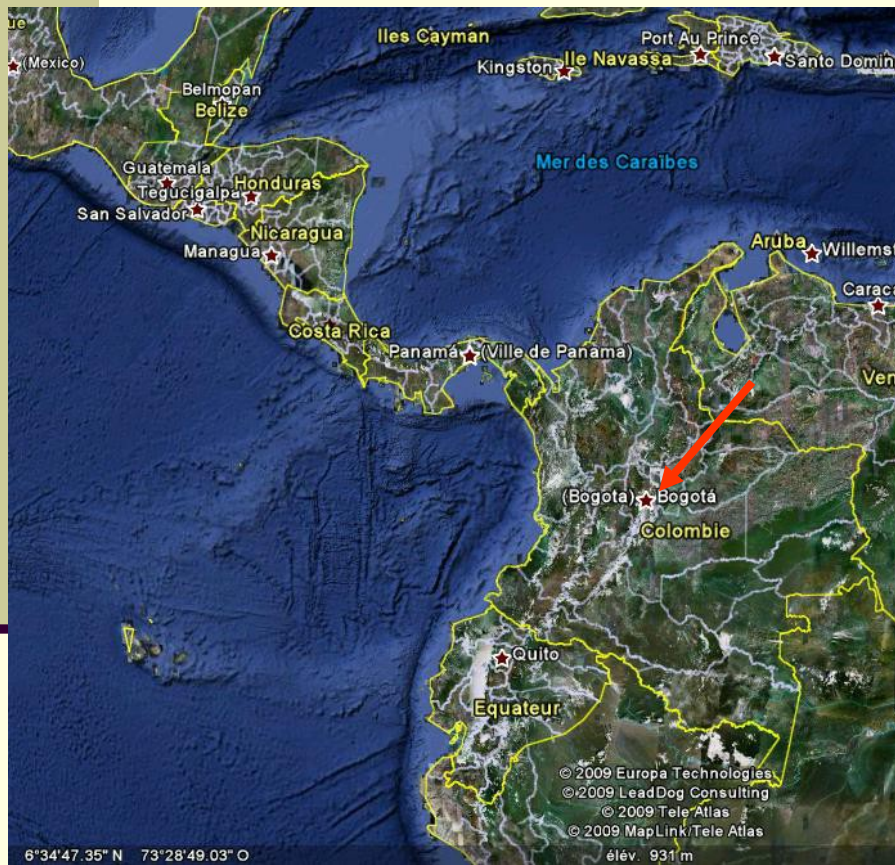
---



- Décrire?
- Où?

***Réponses attendues:  
« C'est une ville  
américaine car il y a des  
gratte-ciel  
(= centre d'affaires)  
et une autoroute urbaine ».***

# Localisation: c'est une ville américaine ... du sud



# Situation:

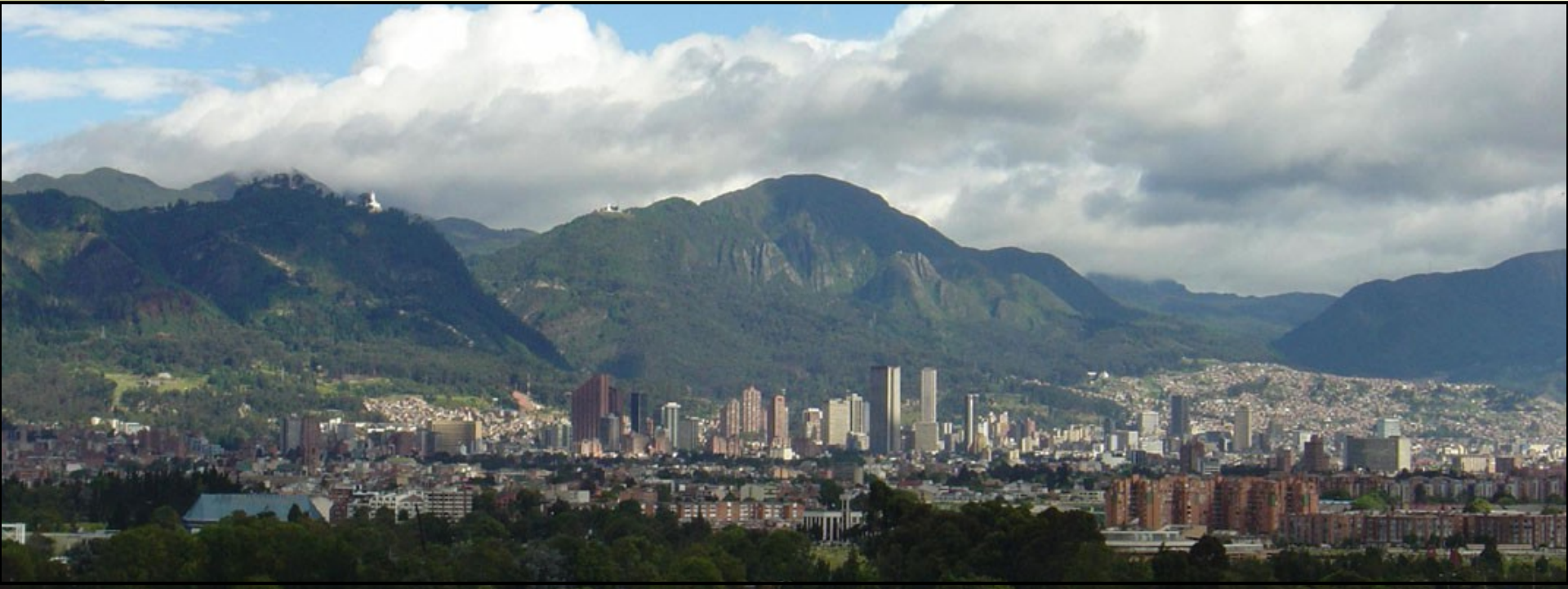
---

- Il s'agit de situer Bogota et la Colombie sur « différents planisphères thématiques » à partir des cartes du manuel:
- Répartition de la population mondiale
- Croissance démographique
- Richesse et pauvreté
- Autres ...
- Cela permet de déboucher sur la problématique:



# Habiter Bogota ... une ville du « sud »

---



*Document destiné à faire « parler » les élèves et à « interroger » le paysage*

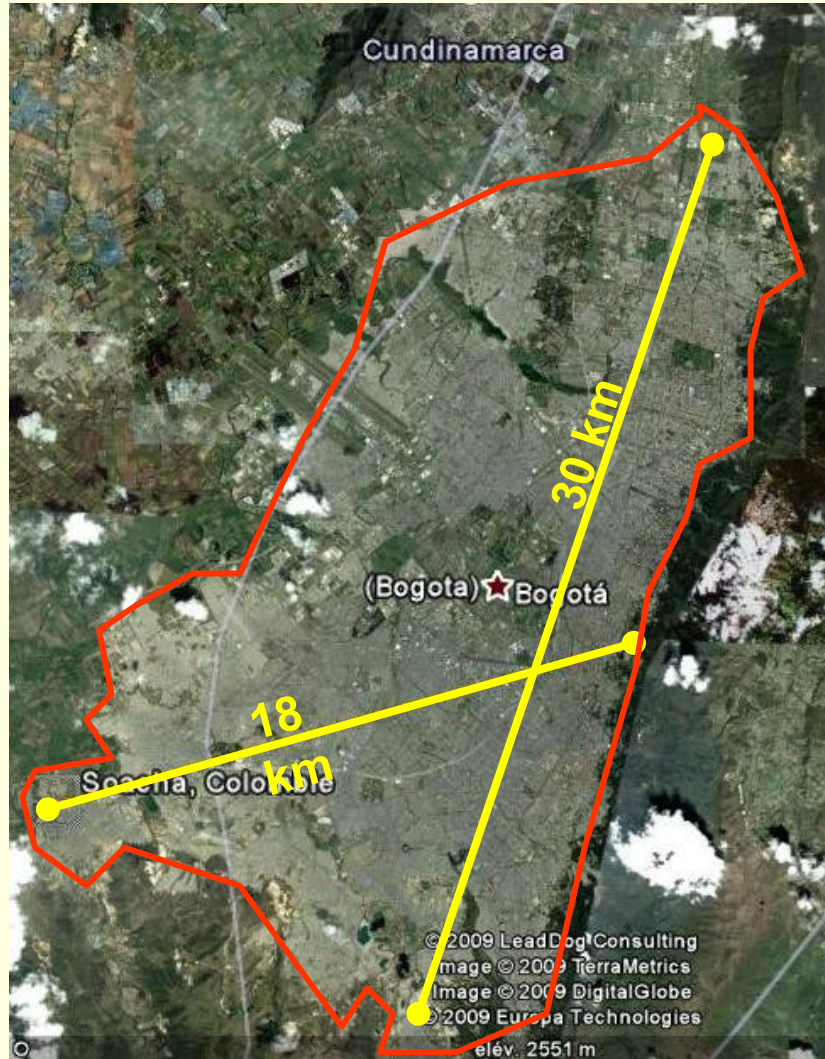
# Echelles:



Limites de l'agglomération



Distances à vol d'oiseau



**Bogotá**, située à 2600 mètres d'altitude, est la capitale de la **Colombie** et du **département de Cundinamarca**. Elle a été fondée le **6 août 1538** par l'**Espagnol**

**Gonzalo Jiménez de Quesada**

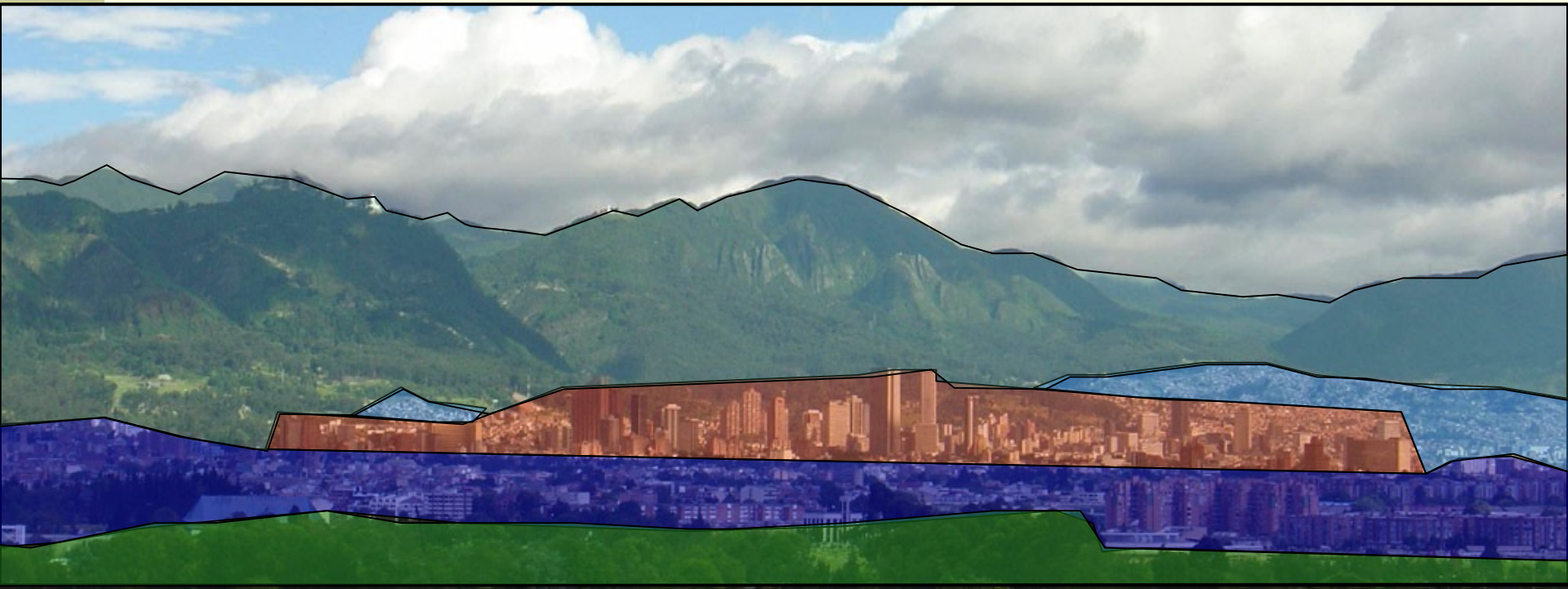
. La population de la ville de Bogotá était de 100 000 habitants en 1900 mais elle en comptait 6 778 691 au recensement de 2005 et son aire urbaine comprenait 8 millions d'habitants en 2006.

*Source: Wikipedia*

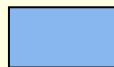


# Habiter Bogota ... ... une ville du « sud »

---



Gratte-ciel :  
Centre d'affaires?



Zones d'habitations?



Montagnes



Zones d'habitations :  
Quartiers aisés?



Espaces verts

***Pour trouver des réponses, il faut visiter ...***

# Consignes de travail:

---

Pour chaque paysage :

- Décrire: des pistes et/ou une liste de mots à employer sont fournies
- Rédiger une légende sous chaque photographie
- Relier par une flèche rouge chaque cadre au lieu où il se trouve sur la carte de Bogota

# Habiter Bogota:



Usaquen

.....  
.....  
.....

Soacha



.....  
.....  
.....



Chapinero



.....  
.....  
.....

Ciudad Bolívar



.....  
.....  
.....

San Cristóbal



.....  
.....  
.....

Candelaria (Santa Fe)



.....  
.....  
.....

Centro (Chapinero)



.....  
.....  
.....



# Habiter Candelaria (Santa Fe)

---



# Habiter San Cristobal

---





# Habiter Soacha

---



# Habiter Usaquen

---



# Habiter Chapinero

---





# Habiter Ciudad Bolivar

---



# Habiter Bogota:

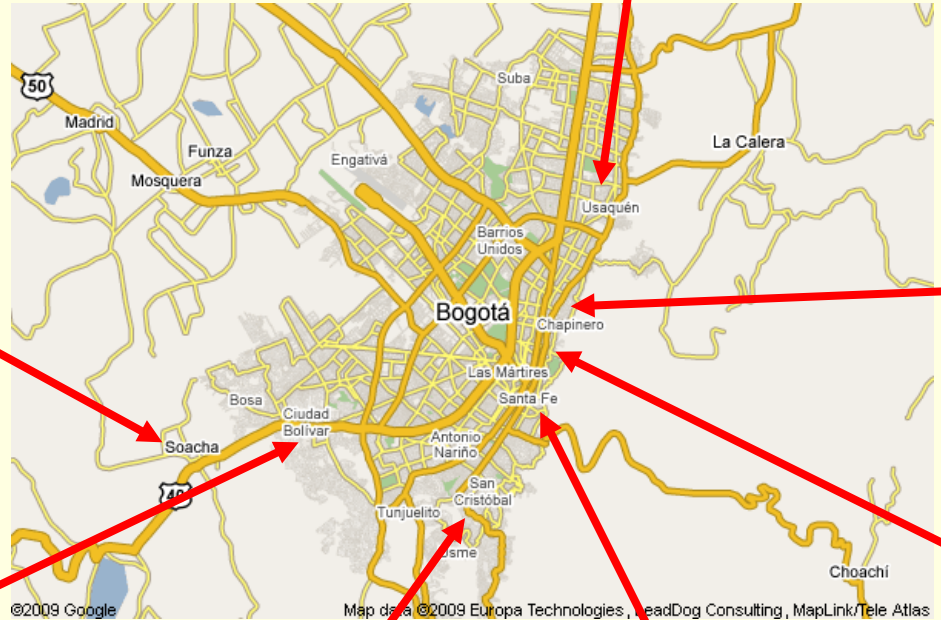


Usaquen

.....

.....

.....



Soacha



.....

.....

.....

Chapinero

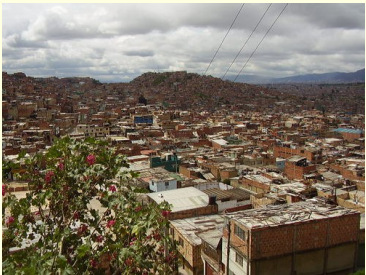


.....

.....

.....

Ciudad Bolívar



.....

.....

.....

San Cristóbal



.....

.....

.....

Candelaria (Santa Fe)



.....

.....

.....

Centro (Chapinero)



.....

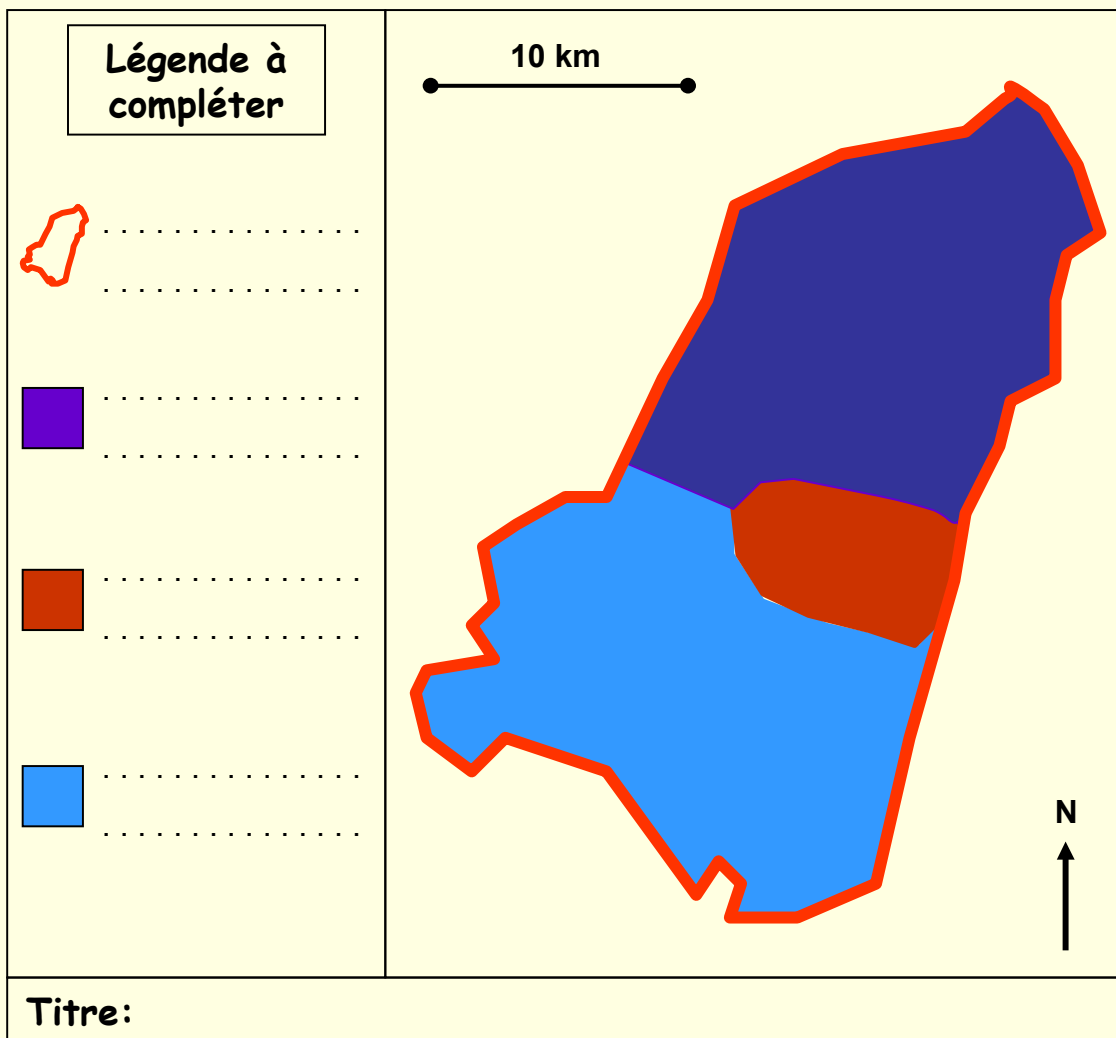
.....

.....



# Conclusion: croquis à compléter

- Où sont situés les quartiers les plus riches, les plus modernes?
- Où sont situés les quartiers plus pauvres? Les bidonvilles?
- Conclusion?
- Donner un titre au croquis

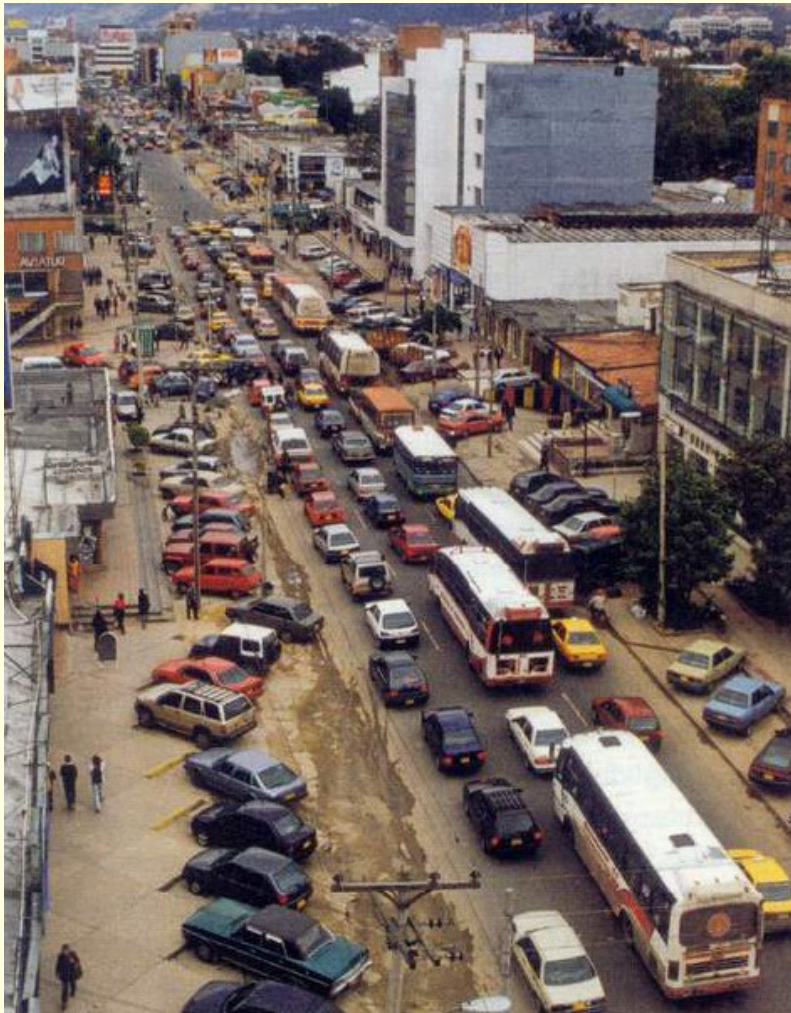


2<sup>ème</sup> séance:

# Documents amorce:

---

1998



2006



# Comment faire face aux problèmes des habitants d'une ville du « sud » ?

---

Travail de groupes sur 4 thèmes à partir d'un dossier documentaire pour chaque groupe:

1. Les problèmes de Bogota
2. Une solution: le « Transmilenio »
3. Autres actions « anti-voitures »
4. Réaménagement urbain et convivialité

Chaque groupe doit produire une courte synthèse sous la forme d'un panneau ou d'un fichier (texte, présentation):

- Une phrase rédigée
- Un document (carte, photo, etc....)
- Un ou deux mots-clés repris dans le titre

# 1. Les problèmes de Bogota

---

« Au milieu des années 1990, Bogotá était un enfer, un enfer. En 1995, 3 363 personnes sont mortes assassinées et près de 1 400 dans des accidents de la circulation. La ville souffrait alors des conséquences cumulées de dizaines d'années de guerre civile, de l'explosion démographique et de l'absence de réflexion urbanistique. Dans les quartiers riches, les habitants clôturaient les parcs publics. Les voitures se garaient sur les trottoirs. Côté pollution atmosphérique, Bogotá faisait concurrence à Mexico. En 1997, l'Agence japonaise de coopération internationale avait préconisé de construire un vaste réseau de voies rapides surélevées pour soulager la circulation. Comme de nombreuses métropoles du tiers-monde, Bogotá considérait alors les banlieues nord-américaines comme un modèle de développement. »

« *Courrier international* », **supplément au n° 874-875-876 - 2 août 2007**



# 1. Les problèmes de Bogota



Les travailleurs habitant dans les bidonvilles du sud de la ville effectuaient quatre heures de trajet par jour pour se rendre dans les quartiers aisés du nord et en revenir.

« *Courrier international* », supplément au n° 874-875-876 - 2 août 2007



# 1. Les problèmes de Bogota



« Il faut aussi s'habituer aux rues de Bogota pour pouvoir y conduire: Les routes sont assez souvent défoncées. Demandez à un Bogotanaï et il vous répondra sûrement que c'est dû à la corruption (les gens au pouvoir ne prennent pas toujours les meilleurs pour la construction des routes, les constructeurs pas tellement honnêtes utilisent des matériaux moins chers mais de mauvaise qualité pour pouvoir s'en mettre plein les poches...). Enfin, les conducteurs Bogotanaï ont généralement une bonne vision de leur voiture et arrivent le plus souvent à éviter de mettre les roues dans les trous, mais au pris de nombreux zigzags dans les rues. »

## 2. Une solution: le « Transmilenio »



Pour résoudre le problème du transport en commun à Bogotá, le maire Peñalosa a mis sur pied à partir de décembre 2000 le Transmilenio, un service d'autobus directs. Transmilenio a été un agent de changement pour Bogotá, offrant à la population la possibilité sans précédent d'effectuer des déplacements, tout en améliorant à la fois la qualité de l'air et la sécurité publique. Le succès du service d'autobus directs à Bogotá est tel que des dizaines de villes s'en inspirent.



## 2. Une solution: le « Transmilenio » »



## 2. Une solution: le « Transmilenio »

# Nouveau modèle de transport

## Transmilenio - Transport massif



**Phase 1**



**Phase 2**



 Correspondances



## 2. Une solution: le « Transmilenio »

### Le Transmilenio a "civilisé" Bogota

Le changement le plus important a été la mise en place d'un système de bus, qui roule dans un couloir réservé avec des lignes qui s'étendent de plus en plus et qui relient les différents quartiers de la ville. Ce système s'appelle « Transmilenio » et a été inspiré de ce qui s'est fait à Curitiba, ville écologique du Brésil. Il inspire maintenant d'autres villes colombiennes.

L'intérêt du système du Transmilenio réside dans une amélioration considérable du confort et une réduction du temps de transport pour les usagers.

Dans l'imaginaire des Bogotanos, le Transmilenio est une chose très importante ; en traversant cette ville, où la ségrégation urbaine est très forte, il relie les quartiers chics du Nord aux quartiers populaires du Sud ; il relie les habitants, il est un lien social. De plus, pour la première fois, les pauvres ont l'impression qu'une mesure politique est prise en leur faveur et que l'Etat a tenu compte d'eux. Dans une ville où règne une méfiance extrême, où les gens s'ignorent l'existence d'un transport public efficace est un enjeu important.

### 3. Autres actions « anti-voitures »

#### “Pico y placa”

deux jours par semaine: 6:00 a 9:00 a.m., - 4:30 a 7:00 p.m

- Lundi	1 2 3 4
- Mardi	5 6 7 8
- Mercredi	9 0 1 2
- Jeudi	3 4 5 6
- Vendredi	7 8 9 0



Le « pico y placa » (qu'on peut traduire par « embouteillage et plaque minéralogique ») est une mesure restrictive qui fonctionne du lundi au vendredi pour améliorer le trafic et l'environnement. On restreint la circulation de certaines voitures selon leur numéro de plaque de 6h à 9h et de 16h30 à 19h.

### 3. Autres actions « anti-voitures »

---

#### « Día Sin Carro »





### 3. Autres actions « anti-voitures »

Par cet après-midi ensoleillé, Enrique Peñalosa, ancien maire de Bogotá, quitte tôt son bureau pour aller chercher son fils de 10 ans à l'école. Comme d'habitude, il est accompagné de ses deux gardes du corps. Et, comme d'habitude, il ne se déplace pas en 4 x 4 blindé, ainsi que le font la plupart des personnalités publiques de Colombie, mais sur un vieux VTT.

M. Peñalosa pédale à travers les rues de Santa Bárbara, l'un des quartiers huppés du nord de Bogotá. Il tente d'éviter les nids de poule, conduit d'une main, slalome sur la chaussée, aboie dans son téléphone portable sans guère se soucier de l'agressivité notoire des automobilistes. En temps normal, ce serait un acte quasi suicidaire. Mais, aujourd'hui, c'est différent.

En l'an 2000, ses administrés ont voté pour que, tous les 1er février, les véhicules particuliers soient bannis des rues de cette métropole de près de 8 millions d'habitants. En ce *Día Sin Carro*, ce "jour sans voiture", le grondement de la circulation et le nuage de poussières toxiques se dissipent. Les bus sont bondés et les taxis pris d'assaut, mais des centaines de milliers de personnes ont suivi l'exemple de M. Peñalosa en se déplaçant par leurs propres moyens.

*"C'est une expérience enrichissante ! Nous prenons conscience que nous pouvons vivre sans voiture !"*

*« Courrier international », supplément au n° 874-875-876 - 2 août 2007*

### 3. Autres actions « anti-voitures »

La « ciclovía » du dimanche à Bogota



À Bogota, chaque dimanche, près de 2 millions de personnes empruntent à pied, à bicyclette ou en patins à roulettes un réseau de 153 km de routes interdites aux voitures. Photo reproduite avec la permission de l'Institut des loisirs et des sports de la ville de Bogota.

<http://www.un.org/pubs/chronicle>

### 3. Autres actions « anti-voitures »

#### **Bogota déploie les grands moyens contre la pollution**

Pour lutter contre la pollution liée à la circulation automobile, le maire de Bogota a décidé d'employer les grands moyens. Dans la capitale de la Colombie, à partir du 6 février prochain, les voitures particulières seront tout simplement interdites deux jours par semaine. La mesure fait évidemment polémique, au point que le texte d'application de la mesure est encore en suspens.

La circulation à Bogota était déjà régie par le système, strict, du "Pico y placa". Chaque plaque d'immatriculation se terminait par un numéro qui donnait le droit de circuler certains jours, en alternance, du lundi au vendredi et en journée seulement. Insuffisant cependant dans cette ville de 7 millions d'habitants et où circulent 1,4 million de voitures. Le maire de la capitale de la Colombie a donc décidé de passer à la vitesse supérieure. En interdisant tout simplement les voitures particulières deux jours par semaine.

Les automobilistes de Bogota vont devoir sortir leurs agendas. Explications : Pour Samuel Moreno, le maire de Bogota, cette mesure était incontournable pour permettre non seulement de lutter contre la pollution à court terme mais surtout pour pouvoir lancer la construction de 130 km de voies en partie réservées au transport collectif.

Source: *Europe1.fr* 2 février 2009



## 4. Réaménagement urbain et convivialité



Avenue Jiménez (centro)

Le changement le plus considérable a été la mise en place d'un système de bus, qui roule dans un couloir réservé avec des lignes qui s'étendent de plus en plus et qui relient les différents quartiers de la ville. Ce système s'appelle « Transmilenio ». Il a été conçu de manière à requalifier l'espace public lors de sa construction, avec plantation d'arbres, réfection des trottoirs, création de pistes cyclables etc., on dit ici que le Transmilenio a « civilisé » la ville.

## 4. Réaménagement urbain et convivialité

329 km de pistes cyclables



Le plus grand réseau des pays en développement



## 4. Réaménagement urbain et convivialité

Pendant son mandat, M. Peñalosa a réduit de 40 % l'usage de l'automobile par les particuliers pendant les heures de pointe, a mis en place un service de bus sur voie rapide appelé Transmilenio et ouvert 329 km de pistes cyclables (le plus long réseau dans un pays en développement). Il a également rénové la ville en construisant des plots anti-stationnement sur les trottoirs, planté 70 000 arbres, installé 183 651 jardinières, aménagé des espaces verts le long d'un réseau de 202 km de routes et créé de nombreux parcs.



Parc à vélos gardé



## 4. Réaménagement urbain et convivialité



Soacha

« Bogota a connu également un fort investissement dans la création de grands parcs urbains. On retrouve aussi beaucoup de petits espaces verts ou places publiques de qualité dans les quartiers. »

La ville a menée à bien la rénovation de certains quartiers et développé des équipements culturels de qualité, tels des bibliothèques publiques ou des écoles essentiellement dans les quartiers plus pauvres de la Ville



## 4. Réaménagement urbain et convivialité

Le meilleur endroit pour constater ces transformations, ce sont les quartiers défavorisés du sud, où quelque 80000 migrants affluent chaque année. Là, la plupart des rues ne sont pas goudronnées, mais une avenue réservée aux piétons traverse les taudis en brique rouge du quartier Ciudad de Cali. C'est là que Fabián González, 19 ans, rejoint au lever du soleil la foule qui part travailler. Il se rend à l'extrême nord de la ville, au magasin de bricolage Home Center, où il est caissier. M. González gagne environ 165 euros par mois et, comme la plupart de ses voisins, il va au travail à pied, à vélo et en bus. Sur son VTT argenté, il emprunte l'une des « ciclorutas » (piste cyclable) aménagées par M. Peñalosa jusqu'au Portal de Las Américas, une plate-forme de correspondance où les pistes cyclables et les voies piétonnes sont reliées au système de bus Transmilenio. La station est entourée de grandes pelouses où les gens s'attardent autour d'un chocolat chaud, tandis que le soleil se lève sur les Andes. M. González attache son vélo et monte dans le bus en direction du nord. « Avant, quand il n'y avait pas le Transmilenio, je mettais deux heures pour aller travailler. Maintenant, je mets quarante-cinq minutes. »

« *Courrier international* », supplément au n° 874-875-876 - 2 août 2007

## Mise en commun, mise en perspective

---

- La présentation des synthèses des groupes sera très rapide: les mots-clés seront notés au tableau, ils seront mis en relation dans un organigramme de conclusion
- Le croquis réalisé à la fin de la première séance sera complété
- Un tableau comparatif ville d'Amérique du nord/ville d'Amérique du sud permettra de dégager des caractéristiques communes et des éléments de différenciation



# 1. Mise en commun, puis étude d'un dernier texte:

## **L'enthousiasme d'Enrique Peñalosa, ancien maire de Bogota**

Les villes sont " les lieux les plus importants au monde, a-t-il déclaré. Au cours des trente prochaines années, 2 milliards de personnes vivront dans les villes des pays en développement ".

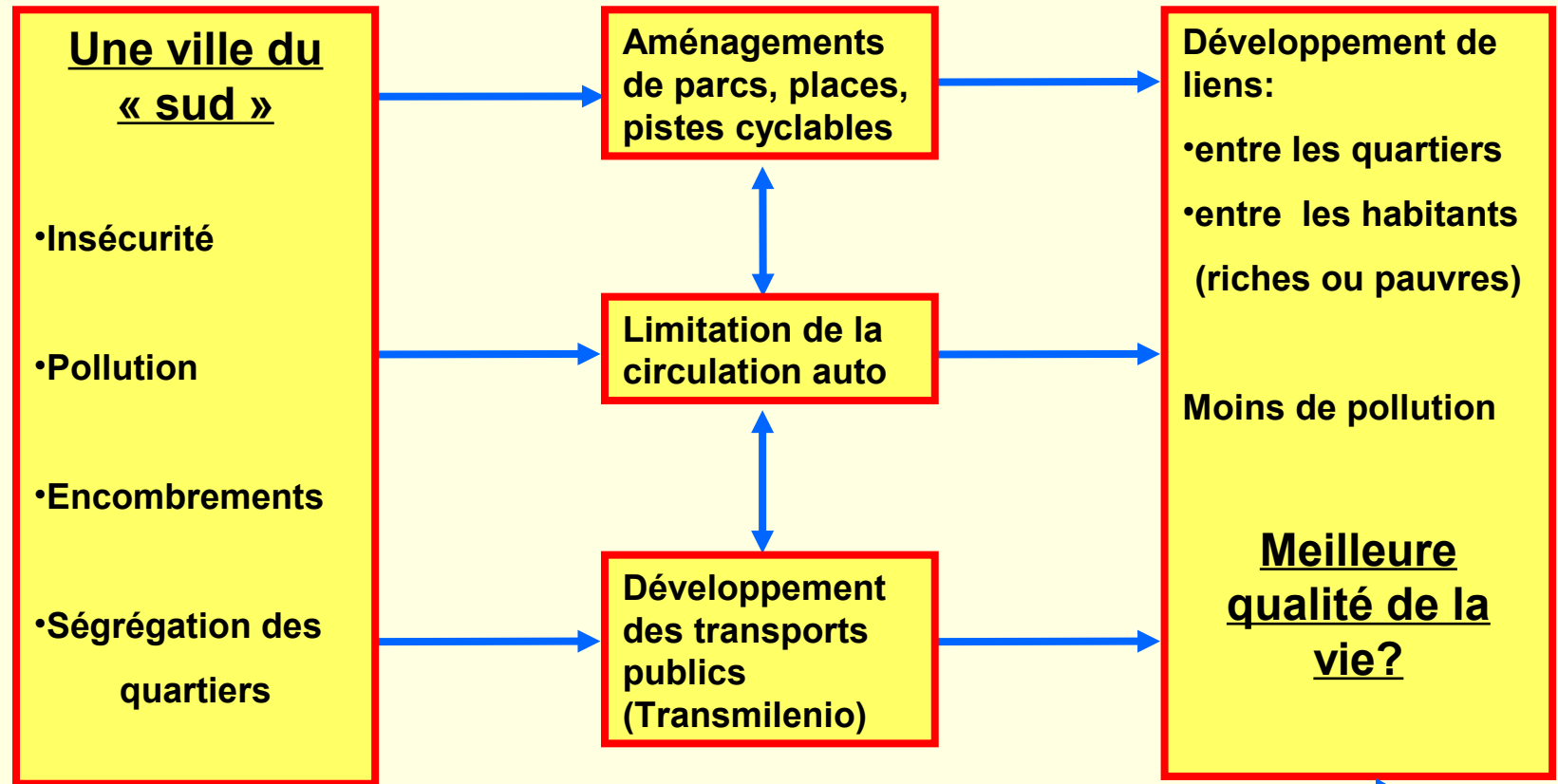
" Pour que ces villes prospèrent, il faut que les habitants s'y sentent bien. Cela ne dépend pas de la richesse personnelle mais de la qualité de la vie. C'est un aspect essentiel pour les pays en développement: nous ne pouvons peut-être pas fournir des revenus élevés, mais nous pouvons améliorer la qualité de la vie.

Pour être heureux, les gens ont besoin de pouvoir marcher et d'être avec d'autres personnes. Les parcs, les espaces verts et les bibliothèques améliorent la vie des pauvres et créent une société plus juste, plus égalitaire ", a-t-il poursuivi, ajoutant qu'il voulait " créer une ville où les gens se rencontrent quelle que soit leur catégorie sociale, où par exemple, un propriétaire foncier et une femme de ménage sont sur le même pied d'égalité. Cela permet de désamorcer les tensions. Une personne sur un vélo à 30 dollars est aussi importante qu'une personne au volant d'une voiture qui en coûte 30 000."

<http://www.un.org/pubs/chronicle>

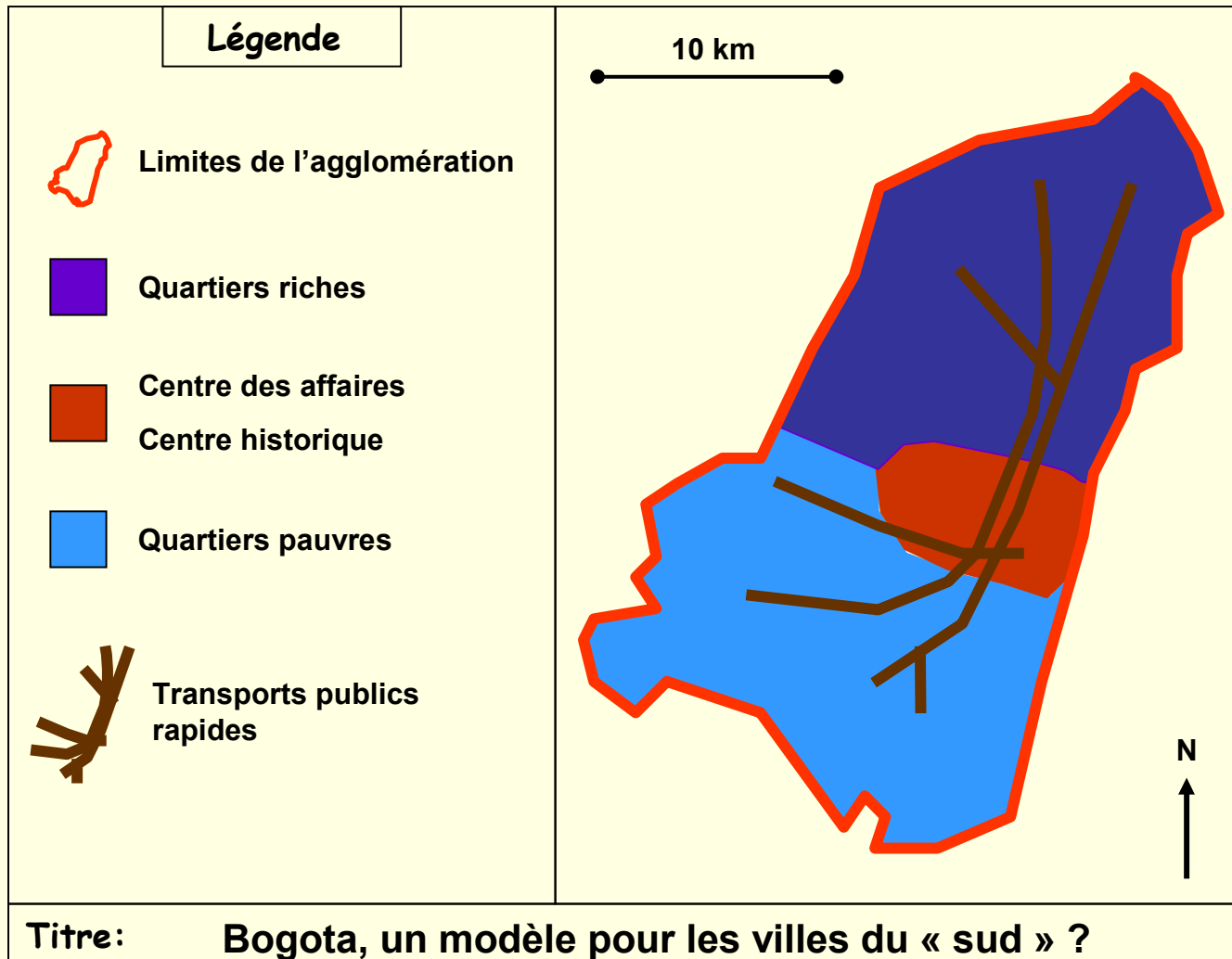
# 1. Mise en commun:

## Organigramme



**Bogota: vers une ville durable?**

# 2. Croquis à compléter





# 3. Tableau comparatif

---

Ville d'Amérique du nord	Ville d'Amérique du sud
-	-
-	-
-	-
-	-