

Support de cours

Cours:

Economie du Sol et de l'Immobilier II

Vidéo:

Du local au global - modèles multiples

Concepts (extraits des sous-titres générés automatiquement) :

Modèles de la ville complexe. Succès économique des commerces. Ville intérieure de Montréal. Étude de la ville. Configuration spatiale des commerces. Éléments de la ville. Modèle de circulation. Espaces commerciaux. Présence d'autres personnes. Réseau piéton. Analyses de connectivité. Contribution des concepts économiques. Faiblesses des modèles quantitatifs. Nombre de trajets. Clientèle potentielle.



[vers la recherche de séquences vidéo](#)
(dans Economie du Sol et de l'Immobilier II.)



[vers la vidéo](#)

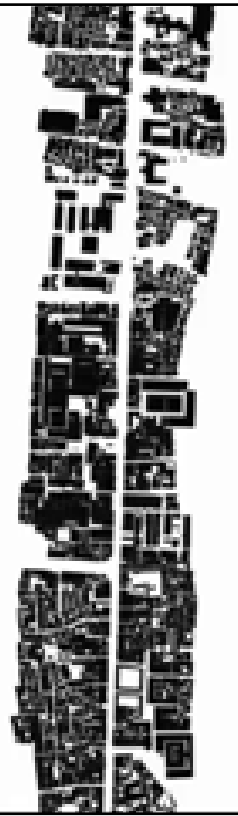
Center for Digital Education. Plus de matériel de soutien pédagogique ici :

<https://www.epfl.ch/education/educational-initiatives/cede/educational-technologies-gallery/boocs-en/>
page 1/15

Du local au global, Modèles multiples

Economie du sol et de l'immobilier II

Michael R. Doyle (pour Prof. Philippe Thalmann)



...

notes

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

résumé

0m 0s



.....

.....

.....

.....

.....



Économie du sol et de l'immobilier

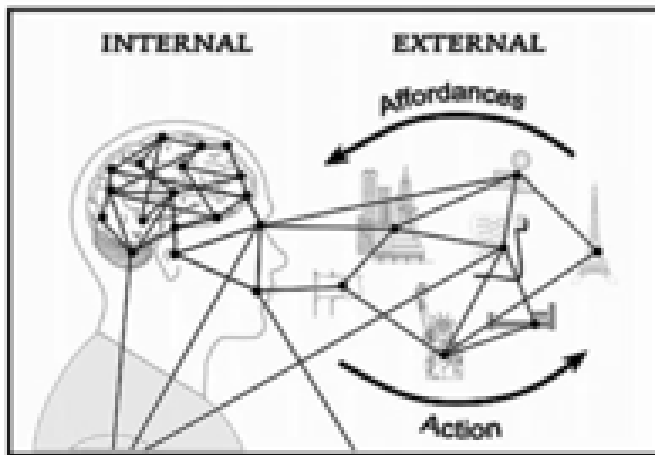
Bienvenue dans cette dernière leçon du cours économie du sol et de l'immobilier,

notes

résumé

0m 1s





Source: Portugali 2011: 116

Le modèle cognitif: relation circulaire de l'action et de la perception

BASES DU MODÈLE

- Inspiré des modèles quanti et quali, et du travail de Jacobs, Hägerstrand et Alexander
- Théorie de la complexité: la ville émerge d'actions locales sans/peu de vision globale d'ensemble
- Cognition: l'action et la perception sont inséparables.

Economie du sol et de l'immobilier

consacrée aux modèles de la ville complexe et à la contribution des concepts économiques, dont le cours est destiné à la compréhension et à l'étude de la ville, vue sous ce modèle. Nous aurons besoin encore de notre modèle de circulation et des trois éléments de la ville : l'armature, l'enclave et l'hétérotopie. Nous prendrons un exemple concret, celui du centre-ville de Montréal issu de mes propres recherches. Face aux faiblesses des modèles quantitatif et qualitatif, d'offrir un portrait adéquat de la ville, le géographe Ivan Portugali propose un modèle qui s'inspire à la fois des deux cultures de modèles, et à la fois du travail de Jacobs Hägerstrand et Christopher Alexander. Il s'appuie sur la théorie de la complexité et les recherches sur la cognition. Selon cette théorie, la ville est un phénomène émergent, c'est à dire, constituée d'actions locales qui construisent le tout sans une vision d'ensemble ou de résultat fini. Les sciences cognitives suggèrent que ces actions locales sont toujours liées aux actes de perception de ce sur quoi on agit. Notre façon de faire et de pratiquer la ville est inséparable de notre façon de l'imaginer et de la représenter. Cela signifie, pour reprendre le ballet de la rue, de la leçon précédente, que la perception et la participation de chaque individu dans la rue

notes

résumé

0m 5s

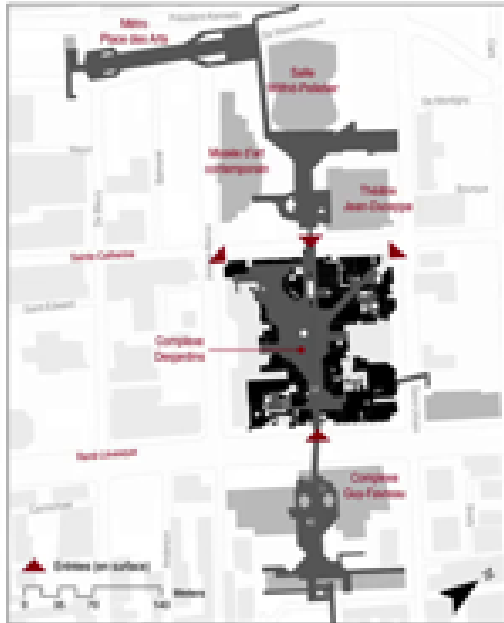


© 2005 The McGraw-Hill Companies
All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without prior written permission from The McGraw-Hill Companies, Inc.



- Croissance sporadique
 - 1967, 1977, 1992
- Catalyseurs
 - Incitatifs de zonage
 - Contraintes topographiques
 - Système de transport (métro et réseau ferroviaire)
 - Considérations climatiques
- Questionner la contribution de la forme urbaine au «succès économique» (le prix locatif) des commerces.





Les corridors est commerces du niveau -1.

STRUCTURE

- Armature souterraine principale liant trois enclaves: Guy-Favreau, Complexe Desjardins, Place des Arts.
- Armatures en surface est-ouest
 - Rue Sainte-Catherine: piétonne lors des festivals (hétérotopique) / automobile locale
 - Boulevard René-Lévesque: automobile à multiples voies
- Enclave: Complexe Desjardins
 - 3 armatures intérieures
 - Ouverture sur Ste-Catherine; Fermeture sur les rues nord-sud
 - Hétérotopique? Y a-t-il un changement de logique, d'ordre?

Economie du réel et de l'immobilier

La question que je me pose, dans le cadre de mes recherches doctorales sur l'urbanisme souterrain, est quelle est la contribution de la forme urbaine au succès économique des commerces ? Y a-t-il quelque chose dans la cognitivité de ces espaces qui est à reproduire ou à reprendre dans son développement futur ? Son succès économique et son prix locatif dont nous avons des données de 2004. Pour mieux comprendre la structure générale de la ville intérieure, regardons le secteur autour du Complexe des jardins. Un centre commercial à 3 étages situé dans la base d'un édifice à bureau à 4 tours. C'est une enclave commerciale qui se trouve le long d'une armature souterraine qui les lient au complexe Guy-Favreau, un édifice gouvernemental, et le foyer de la place des arts qui regroupe plusieurs salles de théâtre et le musée d'art contemporain. Le corridor permet de passer en-dessous de deux armatures extérieures : la rue Sainte-Catherine et le boulevard René Lévesque. Le complexe des jardins, en tant qu'enclave, est constitué de trois armatures à l'intérieur qui se rejoignent dans la place centrale. Les deux armatures relient les entrées secondaires situées côté Sainte-Catherine car cette rue dans un geste hétérotopique devient piéton l'été. Les entrées commerciales du complexe tournent le dos au boulevard René Lévesque qui est plutôt axé vers l'automobile avec moins de traverses piétonnes. Le piéton est plutôt encouragé à traverser le boulevard en empruntant le corridor souterrain. La question se pose si la ville intérieure est en soi hétérotopique,

notes

résumé

2m 49s



CONFIGURATION

- Commerces profitent de
 - Une clientèle potentielle passant devant leur entrée
 - Leur proximité à d'autres commerces
 - Être en ligne directe avec autres commerces (p. ex. sur la même rue).
- Déplacements à pied tendent à
 - Réduire les changements de direction (et de tourner) lorsqu'il n'y a pas une destination précise ou la route n'est pas connue
 - Chercher le chemin le plus court lorsqu'on connaît le trajet à une destination précise

PERCEPTION/ACTION

- La présence de gens attire d'autres gens
- Attractivité d'un lieu souterrain → facilité d'accès, lumière naturelle, présence d'autres personnes
- Sentiment de sécurité → visibilité accrue, présence d'autres personnes
- Concentration de personnes → degré d'importance de la destination + son accessibilité.

Economie du sol et de l'immobilier

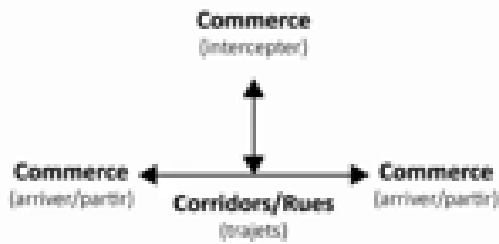
et si on peut observer ce changement de logique ou d'ordre. Mais avant de passer au modèle de connectivité, que savons nous déjà, de manière générale, sur la configuration spatiale des commerces et le comportement de l'individu dans les espaces publics souterrains ou intérieurs ? Nous en avons besoin pour constituer nos modèles de connectivité. En regardant les recherches s'appuyant sur les modèles quantitatifs de la ville, nous observons que certains commerces cherchent à profiter d'une clientèle potentielle passant devant leur entrée, mais aussi de leur proximité, et d'être en ligne direct avec d'autres commerces. C'est ce que nous observons en regardant les études précédentes sur Montréal mais aussi d'autres villes occidentales. Celles-ci s'appuient sur des modèles du comportement du piéton dont les déplacements visent à réduire les changements de direction lorsqu'il n'y a pas de destination précise ou la route n'est pas connue. C'est pour éviter de se perdre ou à avoir à régulièrement vérifier sa localisation sur une carte ou sur son téléphone portable. Cependant, lorsque le chemin est connu, les piétons ont tendance à emprunter le chemin le plus court, il y a toujours des exceptions, mais ici nous avons besoin du général plutôt que du spécifique pour tracer un chemin du global au local. Les recherches qualitatives en utilisant des entretiens ou des observations suggèrent que les piétons sont attirés par d'autres piétons : un effet de foule. Ces études observent aussi, que cette présence d'autres personnes, en plus de sa facilité d'accès et d'une lumière naturelle,

notes

résumé

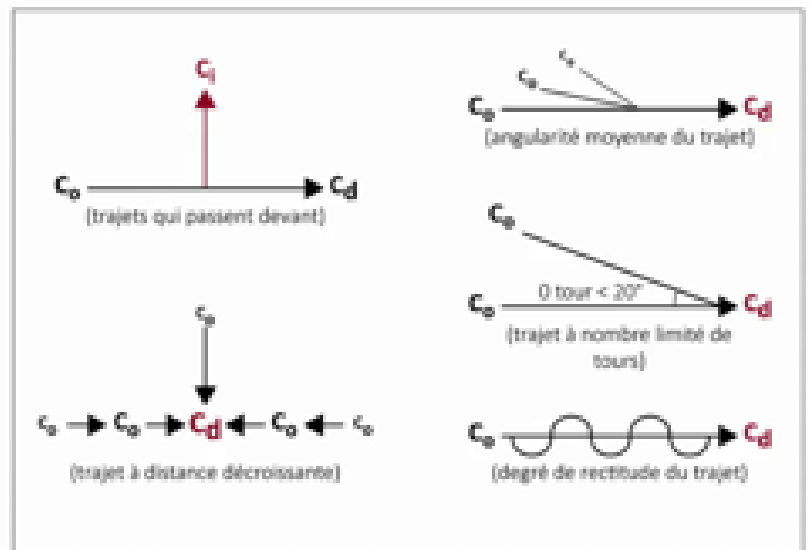
4m 13s





ANALYSE SPATIALE

- Configuration spatiale (modèles de centralité)
- Qualifier / quantifier l'armature liant les enclaves (commerces)
- Échelles différentes (ballet urbain)



Economie du sol et de l'immobilier

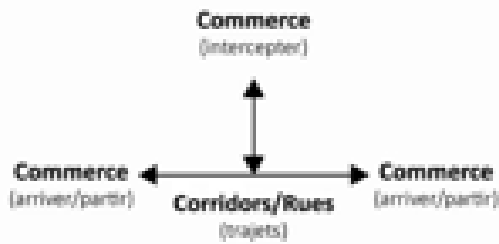
contribue à l'attractivité des lieux souterrains et au sentiment de sécurité. Mais pour que les lieux puissent espérer une fréquentation accrue de clientèle, ils doivent offrir des destinations attirantes et être facilement accessibles. Surtout s'ils veulent devenir une destination pour quelqu'un qui n'avait pas l'intention d'y passer.

notes

résumé

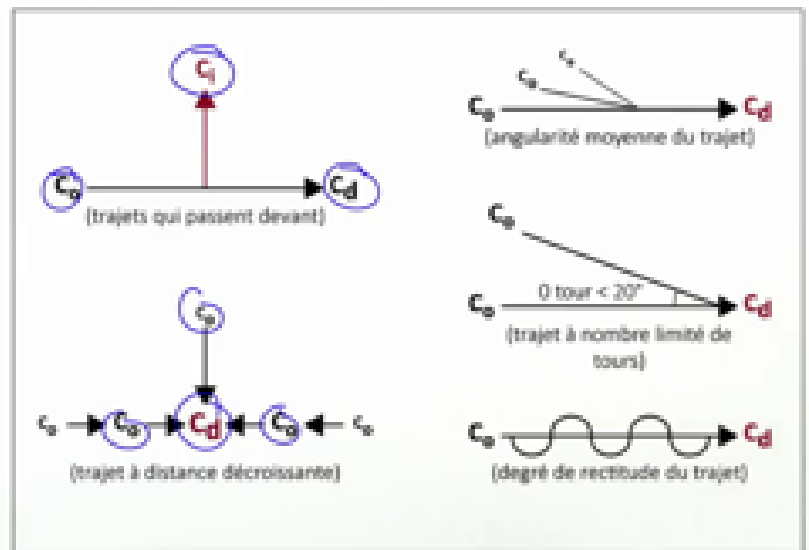
5m 37s





ANALYSE SPATIALE

- Configuration spatiale (modèles de centralité)
- Qualifier / quantifier l'armature liant les enclaves (commerces)
- Échelles différentes (ballet urbain)



Economie du sol et de l'immobilier

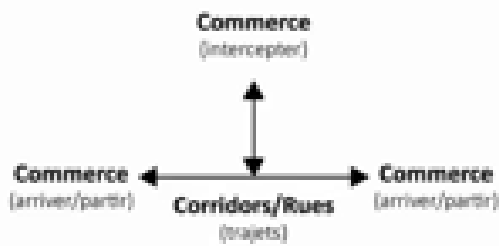
Regardons un aspect de ce ballet urbain du centre-ville de Montréal. Pour reprendre notre modèle de circulation, intéressons nous à la manière dont la connectivité des commerces établit une dynamique potentielle de circulation et d'interception des piétons. On imagine que les commerces se situent de manière stratégique et que cette stratégie a un effet bénéfique qui se reflète dans le prix locatif. Pour ce faire, on regarde la configuration spatiale et plusieurs modèles d'interaction entre les commerces, en tant qu'enclave, qui influent sur la circulation des piétons, sur les armatures, et ce à des échelles différentes. Le premier, traite le nombre de trajets entre les commerces avoisinants C_o et C_d , qui passent devant le commerce C_i . Le deuxième, le nombre d'origines possibles, autour du commerce C_d qui influence son potentiel de destination, son effet attracteur.

notes

résumé

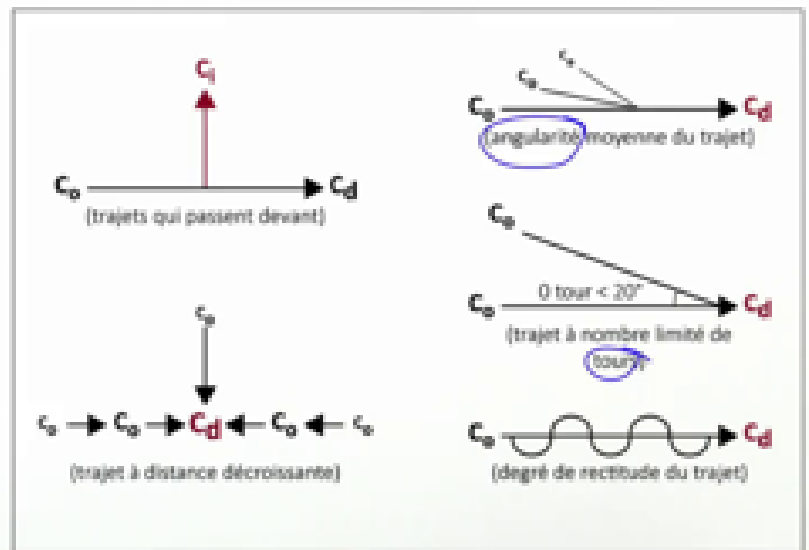
5m 54s





ANALYSE SPATIALE

- Configuration spatiale (modèles de centralité)
- Qualifier / quantifier l'armature liant les enclaves (commerces)
- Échelles différentes (ballet urbain)



Economie du sol et de l'immobilier

Ensuite, on s'intéresse aux caractéristiques géométriques des trajets qui mènent à chaque commerce, que ce soit l'angularité moyenne du trajet, le nombre de commerces accessibles à un nombre limité de tours

notes

résumé

6m 45s





Distribution des loyers au mètre carré des valeurs élevées (rouge) aux valeurs moyennes (jaune) et faibles (bleu).

MODÈLE HÉDONIQUE

- Contribution de la configuration spatiale au prix locatif.
 - Variable dépendante = loyer
 - Variables indépend. = connectivités + autres caractéristiques (surface, intérieur/extérieur, etc.)
- De 200 à 1600 mètres (env. 2 à 20 minutes de marche)
- Connectivité des entrées des commerces (les points)

Economie du sol et de l'immobilier

ou le degré de rectitude, " the straightness ", du trajet.

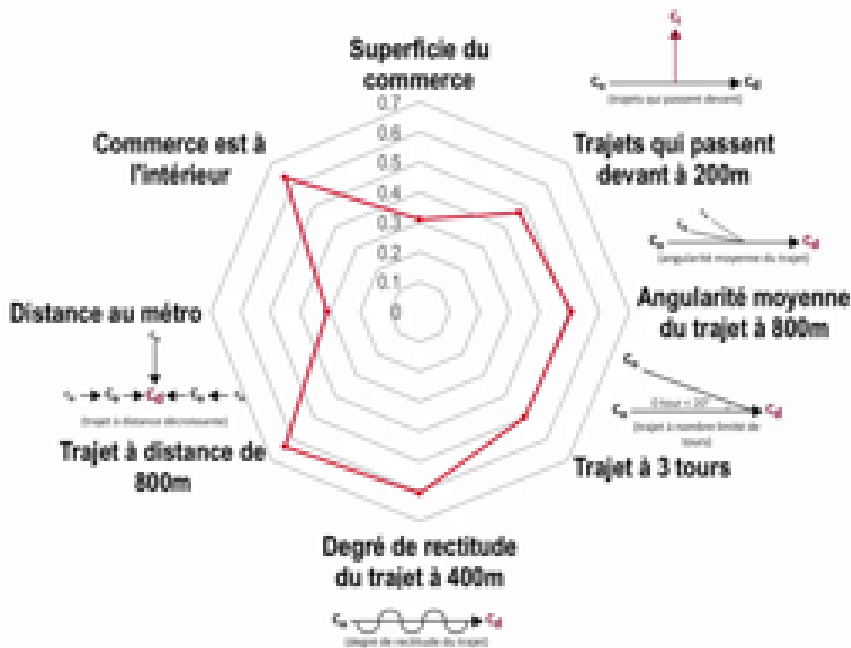
notes

résumé

7m 1s



Facteurs spatiaux, Corrélation avec le prix locatif



AVANTAGE SPATIAL

- Superficie commerciale accessible à 800m
- Rectitude des trajets à 400m est un atout
- Interception des passants à l'échelle locale (200m).
- Attention à la généralisation: notre regard porte sur un cas spécifique

Economie du réel et de l'immobilier

Pour faire ces analyses de connectivité, nous convertissons chaque local commercial en un point qui indique l'entrée sur un corridor piéton ou dans la rue. Ensuite, on imagine des déplacements de tous les commerces à tous les autres commerces, à une distance ou nombre de tours données et on les évalue selon un des modèles d'interaction. Nous analysons les commerces extérieurs et intérieurs ensemble, car d'autres recherches sur les villes intérieures suggèrent qu'ils créent une dynamique commune. De plus, et pour rester fidèle au modèle de la ville complexe, l'émergence de la dynamique de la ville intérieure ne peut pas être détachée de celle du reste de l'arrondissement ; échelle pour laquelle nous avons des données. La décision de limiter les analyses à des rayons de marges plus petit relève de l'hypothèse, que ce balai urbain évolue à des échelles différentes et pas dans un système global, avec des limites bien définies. Nous n'avons pas le temps de regarder l'analyse ou tous les résultats en détail, mais il est intéressant de remarquer que chacun des modèles d'interaction spatiale contribue de manière importante à expliquer que certains commerces du centre-ville de Montréal se louent plus chers que d'autres. Le succès économique ici, s'appuie surtout sur la quantité de superficie commerciale qui est accessible à une distance de 800 mètres. Ensuite, plus les trajets à 400 mètres (ou 5 minutes de marche), autour des commerces sont droits, plus le loyer est élevé. Ces deux exemples suivent une logique du potentiel de circulation de clientèle entre les commerces.

notes

résumé

7m 3s





HÉTÉROTOPIQUE?

- Comparaison: profiter de la proximité d'autres commerces sur des lignes droites.
- Particulier de l'intérieur
 - Clientèle passante locale (100m)
 - Angularité élevée (trajets tortueux)
- La stratégie spatiale commerciale
 - Est-elle problématique?
 - Une réflexion pour la conception architecturale et urbanistique...

Economie du sol et de l'immobilier

Le commerce a aussi un avantage d'attirer les passants, c'est à dire de les intercepter car plus le flux potentiel devant le commerce est important, plus le loyer est élevé, et ce à seulement 200 mètres de marche. La clientèle locale est la plus importante. Bien sûr, nous parlons d'un cas particulier, Montréal, et même si nous avons évalué plusieurs modèles différents d'interaction, ce cas reste le point de départ. Nous devons nuancer, si on veut tenter de l'appliquer à d'autres endroits, c'est à dire de parler de loi universelle, une hypothèse que le modèle de la ville complexe remet en question. Rappelons-nous de Jane Jacobs, que le balai urbain n'est jamais tout à fait pareil d'un endroit à un autre, et même dans le temps. Selon David Gramschin, les centres commerciaux et les rues intérieures ont une tendance à être hétérotopiques. Ils adoptent et modifient la logique de la rue. Dans le cadre de notre analyse, on s'intéresse aux différences de configuration entre l'intérieur et l'extérieur. Peut-on vraiment parler d'un comportement hétérotopique de la ville intérieure ? Si on compare l'intérieur et l'extérieur, on remarque que les deux profitent autant d'être à proximité d'autres commerces, et sur des trajets droits. Si il y a un changement d'ordre, c'est au niveau de l'angularité des trajets et de leur fréquentation potentielle selon le nombre de trajets qui passent devant. Alors qu'à l'extérieur, les commerces profitent de passants au maximum de 10 minutes de marche ou 800 m. Les commerces intérieurs profitent seulement de ceux qui passent

notes

résumé

8m 25s





Nous avons vu:

Economie du réel et de l'immobilier

à très courte distance, 100 mètres. L'analyse d'angularité révèle que si les commerces extérieurs ne profitent pas beaucoup d'être au bout de chemins tortueux, les commerces intérieurs en profitent plus. En fait, la stratégie hétérotopique des centres commerciaux n'est pas d'acheminer la clientèle plus rapidement d'un commerce à un autre et jusqu'à la sortie, mais plutôt de la garder le plus longtemps et de la faire passer par le plus de magasins possibles même si ça nécessite des changements réguliers de direction. On peut se poser la question, est-elle problématique ? Mais ça c'est plutôt une réflexion pour la conception architecturale et urbanistique.

notes

résumé

9m 49s





notes

10m 26s

