

CHAPITRE 9 – Espaces et paysages de l'urbanisation

Doc 3 p. 193 : Une métropole ségrégée

À New York, les fonctions dominent le paysage et la notion de Central Business District (Manhattan) garde tout son sens puisque les flux de travailleurs à destination du centre continuent à augmenter. Les navettes domicile-travail montrent l'importance des déplacements quotidiens vers Manhattan (1,5 million de personnes).

Au premier regard, émerge la trame générale classique centre-périphérie des villes américaines : au-delà de l'extrême richesse du Central Business District, les quartiers péricentraux sont également les plus pauvres et les plus marqués par la ségrégation raciale à l'égard des Noirs. Les banlieues résidentielles de la classe moyenne, relativement diverses, dominent l'espace périurbain.

D'après Renaud Le Goix, Atlas de New York, Autrement, 2013.

Texte relu et révisé par l'auteur en 2023.

Doc 3 p. 195 : Une ville mondiale

Depuis plusieurs siècles, Londres est une place forte de la mondialisation. La City est le cœur économique du Royaume-Uni, et l'une des premières places boursières du monde.

Conséquence de son attractivité et facteur de son dynamisme, Londres attire des migrants du monde entier.

Les paysages urbains de Londres reflètent à leur tour cette diversité. L'architecture victorienne y côtoie les tours de verre, les quartiers s'organisent autour des minorités ethniques dominantes lorsque les beaux quartiers se figent. Londres est une métropole qui sépare paysages et individus.

Les classes moyenne et supérieure réinvestissent certains quartiers centraux, provoquant des phénomènes de gentrification, tandis que les plus pauvres sont rejetées plus loin, ou se concentrent en quartiers selon les appartenances ethniques.

M. Appert, M. Bailoni, D. Papin, Atlas de Londres,

Autrement, 2012, révisé par Mark Bailoni en 2023.

Doc 3 p. 197 : Une ville émergente

Shanghai se veut le modèle d'une modernité chinoise. Elle possède une Bourse, développe des services aux entreprises, redistribue ses activités industrielles en périphérie, domine les villes de sa région proche.

Si Shanghai détruit ses anciens quartiers et expulse une large partie de ses populations en périphérie au profit de tours de bureaux ou d'appartements inaccessibles au plus grand nombre, une politique de secteurs préservés se met également en place, comme pour le quartier de Tianzifang.

Le dynamisme shanghaien s'exprime surtout avec le projet de la Nouvelle Zone de Pudong où est construit le quartier des affaires de Lujiazui. Pudong dispose d'un aéroport international, relié au centre-ville par un train à suspension magnétique, et son port, Waigaoqiao, a été complété par le port en eau profonde de Yangshan plus au sud.

La municipalité aménage des villes nouvelles¹ composées d'une zone de développement économique, d'une ville universitaire et de zones résidentielles.

D'après Thierry Sanjuan, géographe à l'Université Paris-1

Panthéon Sorbonne, Atlas de la Chine, Autrement, 2018.

1. Ville créée volontairement par décision politique en périphérie des très grandes métropoles pour en maîtriser leur croissance.

Doc 3 p. 199 : Une métropole débordante

Avec une population estimée à 21 millions, la région urbaine du Grand Caire augmente de 422 000 habitants chaque année. La population du Grand Caire fait partie des métropoles avec la croissance démographique la plus rapide au monde.

Certains quartiers centraux anciens perdent de la population en raison de leur dégradation mais aussi de rénovation qui accélèrent le départ des habitants. Les secteurs avec un gain démographique positif couvrent l'ensemble de la périphérie.

Les quartiers aisés connaissent des densités plus faibles que certains quartiers populaires où on observe des densités de plus de 200 000 habitants par km², ce qui correspond à l'un des records mondiaux de densité. C'est-à-dire 10 fois Paris intra-muros.

Les quartiers précaires, dits « informels », sont parmi ceux qui croissent le plus vite en raison d'une population jeune.

D'après Agnès Deboulet, Sociétés urbaines : au risque de la métropole,

Armand Colin, 2022.

Doc 3 p. 201 : La ville fragmentée

Si l'ONU Habitat estime que près d'un milliard de personnes vivent dans des bidonvilles, ce chiffre devrait doubler d'ici à 2030 : l'urbanisation s'accompagne souvent d'une augmentation de la division sociale des villes. On parle alors de ségrégation pour désigner à la fois le processus et l'état de séparation des groupes sociaux dans l'espace. Les séparations se lisent dans les paysages urbains : murs ou barrières, restriction d'accès, état des façades.

Au-delà des quartiers gentrifiés emblématiques dans les villes nord-américaines et européennes, la gentrification s'observe aujourd'hui à Mexico, São Paulo, Beyrouth ou Johannesburg. Les populations aisées s'approprient les quartiers populaires et y insufflent souvent un autre style de vie qui contribue à une amélioration de l'image parfois spectaculaire de ces lieux. Pour autant, leur attachement au principe de mixité sociale résiste mal aux réflexes d'entre-soi, par exemple dans le domaine scolaire.

Charlotte Ruggeri, Atlas des villes mondiales,

Autrement, 2020.

Leçon p. 204 : Espaces et paysages de l'urbanisation

A – Mondialisation et urbanisation du monde

1. Une planète de citadins

Le monde compte plus de 3,5 milliards de citadins : une personne sur deux vit en ville. Elles seront deux sur trois en 2050.

Cette croissance urbaine est inégale. Dans les pays développés, la part de la population urbaine est stable (80 % des habitants). Dans les pays en développement (PED) et émergents, le taux d'urbanisation est plus faible (45 %), mais les villes connaissent une croissance accélérée (Shanghai, p. 196).

2. Des villes dévoreuses d'espaces

L'étalement urbain aux dépens de l'espace rural est un phénomène mondial mais il résulte de différentes causes.

Dans les pays développés, les citadins quittent le centre-ville pour s'installer dans des espaces périphériques proches, dans des maisons individuelles. Dans les PED, l'exode rural est massif. Les plus pauvres s'entassent dans des quartiers d'habitat précaire (Le Caire, p. 198).

B – Espaces de la ville et paysages urbains

1. Des centres

Toutes les villes s'organisent autour d'un centre. C'est l'espace le plus fréquenté qui concentre équipements et activités de service économiques (banques, commerces, etc.) et culturels.

En Europe, en Asie ou en Afrique où l'urbanisation est ancienne, le centre des villes est caractérisé par un patrimoine ancien, riche en monuments (Londres, p. 194).

Dans les villes plus récentes (Amérique du Nord, Australie), le centre est le quartier des affaires reconnaissable à ses gratte-ciel. Aujourd'hui, la puissance d'une ville est symbolisée par l'architecture spectaculaire de son centre et sa verticalité (New York, p. 192).

2. Des périphéries

Les centres des villes sont entourés de périphéries : les banlieues, et au-delà, les espaces périurbains. La densité des aménagements et de la population diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre.

Les paysages y sont très divers selon le niveau de vie des habitants, ainsi que le type de constructions (maisons individuelles, grands ensembles, bidonvilles...) et les activités qui s'y implantent : zones industrielles, parcs technologiques, centres commerciaux ou nouveaux quartiers des affaires (Shanghai, p. 196).

C – Des villes fragmentées

1. Une ville ou des quartiers ?

Dans les PED ou les pays émergents, d'immenses bidonvilles concentrant pauvreté et insécurité s'opposent aux beaux quartiers sécurisés des minorités aisées (Le Caire, p. 198).

Dans les pays riches, la ségrégation sociale s'accroît entre les centres rénovés qui attirent les plus riches et les classes moyennes qui migrent vers les périphéries pavillonnaires (New York, p. 192). Parfois, la politique urbaine tente de favoriser la mixité sociale.

2. Des conditions de vie très différentes

Dans les villes des PED, les services urbains sont très insuffisants, ce qui cause de graves problèmes sanitaires et environnementaux. Dans les villes des pays riches, au contraire, les services urbains sont nombreux : ramassage des ordures, eau courante, électricité...

Les habitants périurbains sont soumis à de longs déplacements quotidiens, dans les embouteillages et la pollution. Le développement des transports en commun n'est réel que dans les pays développés car il nécessite des investissements coûteux.