



Cours
Fiches
Méthodes
Sujets corrigés

100% RÉUSSITE

CAPES

LICENCE

**Géographie
urbaine**

Populations, dynamiques, activités

**Géographie
rurale**

Populations, dynamiques, activités

Hélène Lacomba
Morgan Le Loupp

ellipses

Première partie

Apprendre les chapitres de cours

Thème 1

Géographie urbaine : populations, dynamiques, activités

Hélène Lacomba

Introduction

Identifier et expliquer les notions de la géographie urbaine dans l'espace permet d'observer et d'analyser les transformations et dynamiques urbaines actuelles ainsi que d'évaluer et questionner les défis que rencontre la ville d'aujourd'hui et d'imaginer celle de demain. Il s'agit ici de mettre en œuvre une géographie urbaine humaniste, universelle et accessible. Car la ville est un objet complexe et évolutif, habitée par les sociétés et fondatrice des sociétés. Il conviendra toutefois de ne pas limiter notre étude à la ville et d'élargir son champ à l'analyse de l'urbain qui tend à se généraliser à l'ensemble de la planète. Un **Urbanocène** est à l'œuvre. Il s'inscrit dans un processus de **territorialisation** et d'**aménagement du territoire** faisant des villes des espaces de recomposition et de superposition des activités humaines. Dans un contexte de **mondialisation** et de **métropolisation**, leurs mutations sont accélérées et le phénomène urbain se diffuse massivement.

L'Urbanocène dessine des **dynamiques spatiales, économiques, sociales, environnementales** entre pérennité, transition et recomposition et donne à voir la ville et l'urbain dans une dimension universelle tout en révélant les spécificités régionales et locales, notamment entre les pays des Nords et des Suds mais aussi entre les mégapoles, les métropoles, les moyennes et petites villes. Aussi, la géographie urbaine étudie toute la diversité de l'urbain et de la ville à toutes les échelles, mondiales, régionales et locales. Entre uniformité et diversité de la réalité urbaine s'articulent les défis du xxie siècle, des défis économiques, politiques, sociaux et environnementaux. C'est pourquoi, la géographie urbaine est aussi une science qui se porte vers le futur dans une démarche **prospectiviste** et s'inscrit parfaitement dans le champ scolaire pour comprendre le passé, vivre le présent et imaginer le futur de la ville.

Problématique générale

Comment l'urbanisation généralisée de la planète, ses conséquences spatiales, sociales, économiques, environnementales, font des villes et de leurs habitants, des acteurs incontournables des évolutions contemporaines de nos sociétés ?

Chapitre 1

Géographie urbaine : étude de la ville et de l'urbain

Essentiel à retenir

- La ville est un espace politique, juridique, administratif, historique et socio-économique. Le géographe vient en faire la synthèse pour donner une dimension d'ensemble à la ville tout en révélant sa complexité et les spécificités de chacune des villes.
- La ville est évolutive dans le temps et dans l'espace ce qui nécessite l'analyse du fait urbain car la ville se diffuse et fait régner l'urbain. La géographie urbaine est donc une étude de la ville et de l'urbain : la ville pour sa dimension attractive et l'urbain pour sa dimension diffusive.
- La grande ville occupe une place de plus en plus prépondérante et hégémonique sur les territoires. Ainsi, la ville et l'urbain deviennent des marqueurs incontournables des territoires.

Chiffres et dates clés

► La ville et l'urbain en France selon l'Insee

- Ville : plus de 2000 habitants ; espace continu sans coupure de plus de 200 mètres.

► Urbain

- **Aire urbaine** (1996-2020, selon l'Insee) : pôle urbain d'au moins 1 500 emplois et couronne périurbaine dont 40 % des résidents possèdent un emploi dans le reste de l'aire urbaine.

- **Aire d'attraction d'une ville** (depuis 2020, selon l'Insee) : mobilités pendulaires de 15 % des actifs.
- Environ 35 000 communes en France (sens administratif, Insee) : nombre variable (34 875 en 2025).
- 21 « Métropoles » (sens administratif) : ayant plus de 500 000 habitants.
- **La ville selon l'ONU** : espace urbain d'au moins 20 000 habitants.

Mise au point épistémologique

■ De la ville à l'urbain et de l'urbain au règne de la grande ville

Au xx^e siècle, la géographie urbaine tend vers l'étude de la généralisation de l'urbain et de la fin de la ville à l'initiative de F.L. Wright dans *Disappearing city* en 1932 ou, plus proche de nous, de F. Choay (article « Le règne de l'urbain et la mort de la ville », catalogue d'exposition du Centre Pompidou, 1994). Cette tendance se poursuit dans les médias grand public qui opposent des villes patrimonialisées et perdant leur population au profit d'espaces diversement nommés périurbains, rurbains, ruraux ou d'entre-ville investis par les lotissements et centres commerciaux.

Aujourd'hui, la géographie urbaine repense cette tendance en montrant que si l'urbain poursuit sa diffusion, la ville n'est pas morte. Surtout, les grandes villes et les métropoles sont devenues les « espaces qui gagnent ». Elles sont valorisées dans les discours politiques et font l'objet de stratégies entrepreneuriales qui leur donnent une place hégémonique sur les territoires.

Introduction

« La société urbaine a envahi
la majeure partie de l'espace, perdant
ainsi sa correspondance originelle
avec l'espace délimité de la ville ».

J. Viard, *Le tiers espace. Essai sur la nature*, 1990.

Cette affirmation de J. Viard est révélatrice des évolutions des études géographiques sur la ville. Au cours du xx^e siècle, la ville se diffuse et fait naître le fait urbain. La ville est à l'origine de l'urbain mais cette première

perdure dans l'espace et dans le temps. Et cette pérennité en fait un marqueur incontournable des territoires. La ville est un espace de concentration des pouvoirs et de populations. Elle est un **condensé de société**.

Problématique du chapitre

Comment la géographie urbaine permet-elle de comprendre l'évolution de la ville vers un monde de plus en plus urbain ?

I. Une géographie urbaine mais des définitions de la ville

Problématique

▶ Comment définir la ville ? Qu'est-ce que la ville ?

A. Ville politique, juridique, administrative et historique : un espace territorialisé

La **ville** est un lieu de commandement politique en tant qu'espace de peuplement avec un statut ou une reconnaissance politique qui lui confère des compétences juridiques et administratives sur un territoire bien délimité.

La ville politique repose sur le modèle de la cité grecque, la *polis* (cité) qui donne naissance aux notions de « pôle » et de « politique ». Dans cette acception, la ville repose sur une organisation sociale avancée avec l'idée de faire advenir une collectivité d'intérêt commun. La ville est ainsi un territoire de projet politique car elle fait l'objet d'une **territorialisation** par les pouvoirs publics. Elle a ainsi fait émerger des projets plus ou moins utopiques de cité idéale comme celle promue par la Charte d'Athènes en 1933. De manière générale, la ville s'imprègne de symboles du pouvoir par divers monuments, places, œuvres d'art de l'axe historique de Paris allant du Louvre à La Défense à la Cité interdite dans Pékin, ville politique dans la ville politique.

🔍 ZOOM • Exemple

Charte d'Athènes (1933)

La Charte d'Athènes est rédigée lors du IV^e Congrès international d'architecture moderne en 1933. Architectes et urbanistes théorisent le fonctionnalisme et rédigent un ensemble de critiques sur l'état des villes des années 1930-1940. Ils s'appuient sur quatre fonctions essentielles : l'habitat, les loisirs, le travail et la circulation. Ainsi, les logements doivent être ensoleillés, de hautes constructions et être espacés les uns des autres afin de « *libérer le sol en faveur de larges surfaces vertes* » ; « *les secteurs industriels doivent être indépendants des secteurs d'habitations* ». Toutefois, au lendemain de la guerre et pour résoudre la crise du logement qui en découle, la charte est appliquée de façon caricaturale notamment en France comme en témoigne les constructions de grands ensembles dès 1951, contribuant à la discrépance. Elle fait l'objet d'une réaction en 1980 dans la Déclaration de Bruxelles qui rejette la ville fonctionnelle et défend une ville recomposée dans le respect du tissu urbain existant : « *Toute intervention sur la ville européenne doit obligatoirement réaliser ce qui toujours fut la ville, à savoir : des rues, des places, des avenues, des îlots, des jardins... soit des "quartiers". Toute intervention sur la ville européenne doit par contre bannir les routes et les autoroutes urbaines, les zones monofonctionnelles, les espaces verts résiduels. Il ne peut y avoir ni zones "industrielles", ni zones "commerçantes", ni zones "piétonnières" mais seulement des quartiers incluant toutes les fonctions de la vie urbaine* ».

Source : A. Barey, M. Culot, P. Lefèbvre, *Déclaration de Bruxelles*, 1980.

Aussi, si la ville est politique, elle est donc juridique et administrative, deux fonctions qui émanent du pouvoir. Les autorités politiques lui ont attribuées un statut spécifique en fonction de leur histoire, de leur tradition et de leur contexte qui évoluent. Elle dépend de critères établis dans chaque État capable de réaliser un recensement de la population et munie d'une institution capable de traiter les données acquises. C'est pourquoi, les définitions de la ville peuvent différer d'un État à l'autre et la comparaison de villes de différents États est relative car ils établissent des seuils différents et évolutifs. En France, l'INSEE définit d'abord la ville par le bâti, soit une « *commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de*

*coupe de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants » puis de 1996 à 2020, l'INSEE étudie les villes par le prisme de l'**aire urbaine**, un « ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci », rajoutant le critère de l'emploi.*

Enfin, en 2020, l'institut offre une dernière définition imbriquant les critères de densité, d'emploi et de polarisation. La ville française est aujourd'hui « *un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail* ». Cela permet à la France de s'inscrire dans des territoires plus vastes en s'adaptant aux statistiques émises par Eurostat et l'OCDE fondées sur les mêmes critères et permettant ainsi la comparaison des villes françaises avec d'autres villes en Europe et dans le monde. Cependant, les définitions nationales des villes revêtent parfois des réalités très opposées. Si l'Allemagne considère la ville comme une commune avec une densité de 150 hab/km² ou plus, une ville comme Singapour, cité-État, considère l'ensemble de sa population comme urbaine, avec une densité de 7 700 hab/km². Cependant, au-delà des critères choisis qui peuvent différer, les ordres de valeur peuvent également rendre la comparaison peu concluante car les contextes urbains peuvent être très différents et donc peu comparables. L'ONU tente ainsi une compilation des statistiques de chaque pays pour une vision d'ensemble de la ville à l'échelle mondiale et établit un seuil de population à 20 000 habitants. Cette définition est à relativiser mais n'empêche pas d'étudier les formes spatiales et les sociétés urbaines. La ville n'est pas seulement question de chiffres. Ceux-ci permettent de donner une idée de l'état de l'**urbanisation** de chaque pays.

La ville se manifeste aussi par les habitants qui y évoluent. C'est pourquoi la ville a une histoire, et est même palimpseste, parchemin dont on a effacé la première écriture pour réécrire dessus offrant une série d'apports qui s'ajoutent les uns aux autres en intégrant les héritages du passé, une profondeur historique. Ainsi, si l'on prend une vue de la ville de Londres depuis le London Bridge, on pourra observer ce palimpseste urbain formé de la Tour de Londres construite entre le xi^e et le xvi^e siècle surplombée du quartier des affaires de la City à l'architecture moderne. Cette définition de la ville historique permet de faire émerger les schémas globaux des villes mais aussi les spécificités locales.

B. Ville socio-spatiale et économique : un espace habité et vécu

La ville détient une dimension spatiale et donc morphologique et paysagère. Lorsqu'elle est décrite, elle est caractérisée par la densité de son bâti et de sa population, sa hauteur et le degré d'artificialisation de ses sols. La démarche est ici quantitative et permet d'observer ce que l'on appelle le **site de la ville** qui place la ville dans son environnement proche, souvent en lien avec un élément physique (topographique, hydrologique...). Ainsi, les atouts, potentialités et contraintes de la ville sont révélées. Le site de la ville est le terrain sur lequel est construite la ville. Besançon offre une illustration d'un site choisi comme espace d'installation par une société. La ville est identifiable par son **milieu**, un méandre du Doubs qui dès l'Antiquité a suscité l'intérêt des sociétés humaines pour abriter l'habitat et des fonctions agricoles. Le peuple gaulois des Séquanes y installe sa capitale, avant d'être choisie par Jules César en 58 av. J.-C. comme citadelle militaire et carrefour d'échanges de la Gaule romaine ce qui perdurera jusqu'au xixe siècle.

Ainsi, cette spatialité de la ville dépend du choix de ses habitants, de ses **acteurs**. Elle est un espace vécu et habité. La ville est donc aussi socio-économique. Elle s'observe par la présence de fonctions et de services rares, concentrant des lieux de pouvoirs politique, religieux, économique, culturel. Elle est un espace de rencontre, d'échanges et d'interactions et à ce titre est un espace cosmopolite, particulièrement dans un contexte de **mondialisation**. Il faut donc étudier la **situation de la ville**, sa localisation aux échelles régionale, nationale, mondiale et cela permet de faire émerger sa **réticularité**, ses continuités et discontinuités. La ville de Lyon donne un aperçu très aisément d'une situation choisie pour sa localisation à la confluence du Rhône et de la Saône, deux axes qui ont été renforcés par des réseaux de transports qui l'insèrent dans sa Région Auvergne-Rhône-Alpes et plus largement au sein de l'axe national majeur Paris-Lyon-Marseille jusqu'à la **dorsale économique européenne**. À l'échelle de l'**aire urbaine**, on observe aussi sa position centrale de carrefour d'échanges en étoile à partir de la métropole lyonnaise. Cette approche réticulaire permet ainsi, à grande échelle (échelle locale), et notamment via l'étude des **mobilités pendulaires**, une analyse socio-économique en montrant un modèle centre-périmétrie de la ville marquée par les inégalités socio-spatiales et culturelles. Elle met en exergue les **ségrégations** socio-spatiales, le rôle des mobilités et des barrières réelles ou supposées au sein des villes.

C. Définition de la ville par les géographes

Le géographe fait la synthèse de ces définitions politique, juridique, administrative, historique, socio-spatiale et économique de la **ville** en proposant trois critères de définition : la démographie, la morphologie et la fonctionnalité.

La **ville** est d'abord un site. Elle imprègne un environnement et dessine une morphologie singulière faite de sa densité, de la quasi-continuité du bâti vertical et horizontal, soit un environnement anthropique soutenu menant à une unité politique et historique. Cette singularité permet de distinguer les villes les unes des autres car les villes sont appropriées et territorialisées par l'établissement de seuils et de limites au-delà desquels les espaces urbains se distinguent des espaces ruraux. À petite échelle (régionale, nationale, mondiale), la ville est aussi un phénomène compact, ponctuel et surtout une **agglomération**, une concentration de population (ce qui renvoie au critère démographique de la définition). Enfin, sur ce site sont aménagées les fonctions urbaines (résidentielle, économique, administrative, politique, culturelle) qui offrent à la ville une centralité par la polarisation de biens et services rares et donc un rayonnement, une **réticularité** par la concentration et la redistribution des flux, soit une situation à diverses échelles et donc une dimension socio-spatiale et économique.

Ces critères offrent une **définition multidimensionnelle de la ville** mais ne doivent pas masquer les formes spatiales hétérogènes des villes. Les morphologies, paysages, cadres juridiques, dimensions socio-économiques, les activités, densités, tailles, populations et polarisations des villes sont comparables mais singulières. D'ailleurs, l'ensemble des critères ne convergent pas toujours. Le couple site-situation n'est pas forcément complémentaire et les sociétés humaines déjouent parfois les critères dans le choix de l'établissement d'une ville.

Q ZOOM • Exemple

Venise, un site et une situation pourtant peu compatibles

La ville de Venise est un cas emblématique d'une situation très favorable sur les rives de la mer Adriatique, au milieu d'une lagune entre les estuaires du Pô et du Piave, interface qui a fait de la ville une thalassocratie au xv^e siècle et encore aujourd'hui une place économique, culturelle et touristique forte et bien insérée dans la mondialisation.

Pourtant, le **site** de Venise est au départ peu favorable à la construction d'une ville. La fondation de la ville résulte d'ailleurs de réfugiés fuyant en 568 l'invasion lombarde et voyant dans ce site repoussoir un moyen de se tenir à l'écart et de se protéger de l'envahisseur. Les îles de la lagune forment en effet une zone marécageuse difficile d'accès tant pour les armées terrestres que pour les navires. Ce site n'offrait donc pas les conditions d'une expansion florissante. Les Vénitiens ont établi leur ville en enfonçant des pieux dans le sol sablonneux tout en combattant continuellement les marées.

Aujourd'hui, la ville est pourtant bien intégrée au commerce maritime méditerranéen grâce à son port à conteneur, Porto Marghera. Elle est aussi bien reliée à un large arrière-pays via les voies routières et ferroviaires mais aussi à son aéroport international, Venise Marco-Polo. Cela fait d'elle le 5^e port d'Europe par le nombre de croisiéristes et la 1^{re} destination touristique d'Italie. Cependant, son site reste toujours un défi environnemental en témoigne le système MOSE, un système de défense fait de parois mobiles permettant d'isoler la lagune de Venise de la mer Adriatique. Cet aménagement est censé assurer le dépassement maximum de trois mètres du niveau de la mer mais pose la question de l'adaptation à la montée des eaux sur le long terme dans un contexte de changement climatique.

Également, il ne faut pas voir la ville comme une antithèse du rural pour la définir. La thèse d'une différence de modes de vie urbain et rural bien distincts est aujourd'hui caduque. Il s'agit d'une distinction artificielle, surtout que des différences existent déjà entre grande et petite ville, villes des Suds parmi les plus pauvres et **métropoles**. Qui plus est, il n'y a pas de frontière entre ville et campagne mais une relation d'interdépendance et donc des transferts. Il n'existe pas de « civilisation urbaine ». Ainsi, la ville est un objet complexe, fin, évolutif dans le temps et dans l'espace qui nécessite l'analyse du fait urbain dans toute sa diversité.

II. De la ville à l'urbain

Problématique

- ▶ La géographie urbaine doit-elle analyser l'urbain plutôt que la ville ? L'urbain s'est-il généralisé ?

A. Le fait urbain

Dans la seconde moitié du xx^e siècle, de profondes mutations spatiales et sociales sont à l'œuvre. La population urbaine augmente, à la faveur d'un babyboom post-guerres mondiales. Une expansion spatiale des villes s'opère avec le développement de la voiture individuelle, la tertiarisation avec de grands centres commerciaux et les industries qui s'externalisent pour former de grandes zones industrielles en périphéries des villes repoussant plus loin les nuisances que ces premières engendrent. Ainsi, le terme urbain apparaît dans les années 1970 pour s'affranchir d'une définition de la ville devenue trop restrictive car délimitant un périmètre et une densité qui dans ce contexte évoluent très vite et ne prend pas en compte le facteur diffusif de la ville. Car la notion d'**urbain** permet de montrer l'influence des modes d'habiter urbain sur l'ensemble des sociétés, notamment dans le rural, et donc d'inclure des espaces qui sont sous l'influence des villes. Il donne ainsi à voir que les formes urbaines sont plus éclatées et diluées dans un modèle centre-périphérie qui distingue les centres (quartier d'affaires, centre historique) des périphéries (banlieues, périurbains, zones industrielle et commerciale).

Aussi, le fait urbain est une réalité universelle, un fait social et culturel mais une très grande diversité de réalités démographiques avec des tailles, des morphologies, des **paysages** multiples. Cela rend l'étude du fait urbain pluridisciplinaire (en géographie, philosophie, sociologie, économie, anthropologie, science politique, histoire...). Et si les réalités urbaines sont variables, ces disciplines permettent de faire émerger des schémas globaux, des modèles transposables d'une région à l'autre. Pour cela, la géographie observe deux échelles d'analyse : les échelles inter-urbaine et intra-urbaine. La première s'attarde sur les objets urbains, les **réseaux**, les **systèmes** tissés sur une région quand la seconde s'intéresse aux continuités et ruptures dans l'espace urbain, aux rapports entre les citadins et leur espace. Ces deux échelles sont ensuite mises en relation pour montrer les conséquences de l'une sur l'autre

ce qui permettra de montrer notamment que l'insertion d'une ville bien insérée dans la **mondialisation** a des formes d'habiter et des mouvements urbains locaux particuliers.

B. En France, la mesure du fait urbain

En France, le fait urbain national est pensé à partir de 1996, date à laquelle l'INSEE définit l'**aire urbaine**. Elle regroupe deux objets jusqu'alors séparés en géographie, les villes et les campagnes. Une nouvelle nomenclature voit ainsi le jour et permet de mieux cerner l'évolution du territoire français et de restituer la complexité du phénomène d'**urbanisation**.

Nous l'avons vu, l'INSEE propose une définition administrative de la ville française. Il s'agit d'un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave constitué par :

- un pôle urbain, unité urbaine offrant au moins 1 500 emplois n'étant pas elle-même attirée à plus de 40 % par une autre unité urbaine;
- une couronne périurbaine composée de communes rurales et/ou d'unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente possédant un emploi travaille dans le reste de l'aire urbaine.

En 1999, la loi Chevènement hiérarchise les aires urbaines françaises en créant les EPCI (Établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre) sur trois niveaux :

- communautés de communes de moins de 50 000 habitants, composées de communes urbaines et rurales;
- communautés d'agglomération de 50 000 à 250 000 habitants, composées de communes urbaines et rurales;
- communautés urbaines de plus de 250 000 habitants;
- en 2010, sont ajoutées les Métropoles, zones urbaines de plus de 500 000 habitants, qui seront réaffirmées par la loi MAPTAM en 2015.

Finalement, en France, le fait urbain est considéré administrativement partout. Le rural est identifié par la commune rurale ou la communauté d'agglomération rurale mais cela invisibilise le rural en tant que tel. C'est pourquoi, une nouvelle réforme advient en 2020 avec la création de la notion d'**aire d'attraction d'une ville**. Elle permet de mesurer l'étendue de l'influence d'un pôle urbain sur les communes environnantes. Cette polarisation s'observe par les mobilités pendulaires d'au moins 15 % des actifs. Le constat est que 51 % de la population française vit dans un pôle urbain, 43 % dans les aires d'attraction des villes et 6 % hors aire d'attraction. Cette nomenclature fait

émerger les territoires attractifs français et à ce titre une personne sur cinq vit dans l'aire d'attraction de la ville de Paris. Également, elle permet enfin d'identifier le rural mais aussi d'affirmer que la ville n'est pas morte. Les villes constituent des pôles, des points identifiables par leur attractivité.

Q ZOOM • Documents

Cartes des EPCI et des aires d'attraction des villes



INSEE, recensement de la population 2019, 01/01/2021.



INSEE, « Le nouveau zonage en aires d'attraction des villes », 21/10/2020.

C. « Le règne de l'urbain et la mort de la ville » (F. Choay) : l'urbain a-t-il des limites ?

Il ne convient pas de rester dans le **dualisme** ville/non-ville, urbain/rural, métropoles/périmétries. Ce binarisme tend à trop schématiser et modéliser l'espace en un tout sans spécificité et abonde trop vers la notion de « *fracture territoriale* », de France à deux vitesses. F. Choay affirme en 1994 « *le règne de l'urbain et la mort de la ville* » car l'espace rural et ses populations s'amusent et les métropoles et communautés urbaines se multiplient, surtout, les modes de vie urbains se diffusent. L'urbain serait de partout selon des « *gradients d'urbanité* » (J. Lévy et M. Lussault) et des spécificités locales et régionales. Il n'y a cependant pas d'urbain généralisé indifférencié.

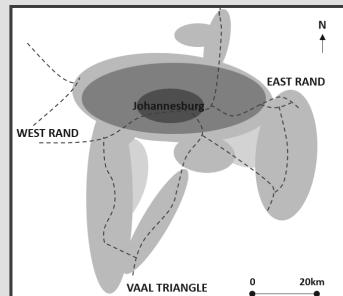
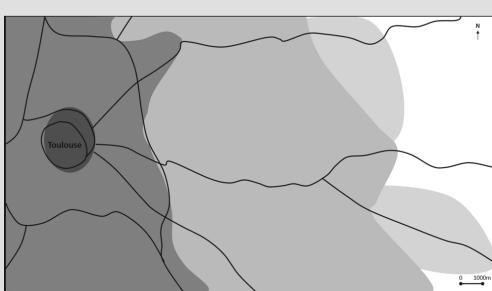
On observe donc un **gradient d'urbanité centres/péphéries** et selon des formes spatiales diverses. Ce gradient s'organise ainsi :

- centre : cœur de la ville, centre historique, centre économique;
- espace suburbain : étalement urbain autour du centre et morphologiquement bien connecté au centre et très dense (banlieues proches);
- espace périurbain : plusieurs noyaux urbains autour de la ville centre formant une couronne autour de l'espace suburbain;
- espace hypo-urbain : espace à faibles densités, périphéries externes aux aires urbaines;
- espace infra-urbain : espace le plus éloigné des villes.

Ce modèle s'observe de manière différenciée avec des villes rassemblées/compactes particulièrement en **Europe**, en **Asie de l'Est, du Sud et du Sud-Est**. Ces villes sont des métropoles avec des centres qui polarise les populations et les activités. En **Amérique du Nord** et en **Afrique subsaharienne**, on retrouvera surtout des villes dispersées, plus petites avec un périurbain, un hypo-urbain et un infra-urbain plus marquants. Observer des cartes topographiques est un exercice intéressant pour identifier ces caractéristiques et différencier les différentes morphologies urbaines.

Q ZOOM • Exemples

Schéma de gradients d'urbanité : Toulouse, ville rassemblée/compacte, et Johannesburg, une ville dispersée



| | | | |
|--|--------------|--|------------------|
| | Hypo-urbain | | Voie routière |
| | Infra-urbain | | Voie ferroviaire |
| | | | |

© H. Lacomba, 2025.

Dans ce modèle des gradients d'urbanité, les modes de vie socio-économiques urbains suivent ce même gradient par diffusion du centre aux espaces périphériques. S'observe une homogénéisation des sociabilités par la mise en contact de populations diverses qui vont apprendre à vivre ensemble au centre. Les pratiques touristiques ou de loisir font des espaces périphériques des bases arrière de la métropole en complémentarité avec elle. Et du centre aux périphéries, l'urbain se dissémine selon un processus d'**urbanisation** en suivant les réseaux routier, ferroviaire ou numérique de la ville. Se dessine alors un avant-pays (la ville, la métropole, pôle d'attraction) et un arrière-pays (périphéries de la ville) identifiable par un gradient de densité du bâti, de population ou encore de hauteur ce qui vient bien éroder la dichotomie urbain/rural. Cette analyse par le gradient d'urbanité n'est cependant qu'un modèle relatif et ces catégories revêtent des singularités locales.

Pour plus de nuances sur le processus d'urbanisation, L. Wirth propose la « **double échelle d'intensité** » en 1979. Il considère que la ville et la campagne sont deux pôles à partir desquels sont répartis les populations et leurs aménagements. Il s'agit donc d'un double gradient qui fonctionne dans les deux sens. Cela permet de sortir du tout ville et d'analyser tous les types de territoire pour ce qu'ils sont et non à travers ce qu'est la ville. Aussi, chaque espace urbain est analysé pour ce qu'il est et non par rapport au centre, tout comme le rural peut aussi être analysé pour ce qu'il est et non par rapport à l'urbain. Finalement, l'urbain a des limites et n'est pas généralisé puisqu'il n'est pas le même partout et que le rural est aussi un espace en soi avec ses spécificités propres. Et l'analyse de la ville reste pertinente dans la mesure où l'urbain se dessine à partir d'elle.

III. « La mort de l'urbain et le règne de la (grande) ville¹ ? »

Problématique

- ▶ Dans quelle mesure la ville, et surtout la grande ville, se place en acteur incontournable des territoires ?

A. La répartition des villes dans le monde

À l'échelle mondiale s'observe un effet de concentration des villes sur et à proximité des littoraux. Deux tiers de la population mondiale vivent à moins de 60 kilomètres du littoral (ONU). Il s'agit d'une dynamique de **litturbanisation**.

Q ZOOM • Document

Répartition des villes dans le monde entre 1990 et 2018



Source : « Révision 2018 du World urbanization prospect de l'ONU », *Géoconfluences*, 2018.

La répartition des villes au sein de l'espace est appelée le **semi-urbain** mondial. Il donne un aperçu du niveau d'encadrement urbain d'un territoire. Si l'on observe le Brésil, on remarquera un semi-urbain très littoral et lié à l'attractivité des anciens comptoirs portuaires coloniaux qui se sont pérennisés au cœur du commerce maritime mondialisé et de la maritimisation aujourd'hui. La France aura quant à elle un semi-urbain en étoile autour de Paris et lié à des siècles de centralisation du pouvoir que les pouvoirs publics actuels essaient de rééquilibrer.

1. Bisson, Brieuc, et al., « 5. La mort de l'urbain et le règne de la (grande) ville ? », *Pour la recherche urbaine*, édité par F. Adisson et al., CNRS Éditions, 2020.

Sur un planisphère, ce semi-urbain donne l'impression de zones urbaines par endroits et de vides dans d'autres. Toutefois, **aucune région n'est entièrement dénuée de villes** mais certaines régions sont peu urbanisées comme la forêt amazonienne, le désert du Sahara ou les vastes étendues polaires canadienne et russe. Le facteur biophysique peut interférer avec l'urbanisation. Le facteur politique peut aussi être limitant comme à la frontière entre les deux Corée, zone démilitarisée avec un *no man's land* de quatre kilomètres de large sur 250 kilomètres de long. À l'inverse, certaines régions concentrent les villes voire les grandes villes. Les Suds concentrent le plus de **mégapoles**. En 2021, l'ONU compte 49 mégapoles dont 31 en Asie, 6 en Amérique latine, 4 en Afrique, 5 en Europe et 3 en Amérique du Nord. Selon *Geopolis*, en 2018, sur les 32 premières mégapoles, 21 sont situées dans les « Sud ».

B. Processus menant à l'hégémonie des grandes villes

Autant dire que les villes sont loin d'être mortes et que les grandes villes tendent à prendre une place hégémonique. Les géographes mettent en avant un monde divisé entre les grandes villes, les **métropoles**, bien intégrées à la **mondialisation** et d'autres espaces, contenant des villes dépendantes des métropoles. Les centres des métropoles font même leur retour car ils concentrent les catégories sociales supérieures, les patrimoines immobiliers, les sièges sociaux des entreprises, les lieux de pouvoirs politiques et symboliques. Ils sont plus que jamais les lieux d'accumulation des richesses et de réinvestissement du capital notamment depuis la désindustrialisation qui a relégué aux périphéries les nuisances de l'industrie polluante. Ainsi, les grandes villes sont perçues comme des espaces qui gagnent et font l'objet d'une valorisation dans les discours politiques.

Elles bénéficient du double processus de **métropolisation-gentrification**. Le premier est l'insertion des espaces urbains dans la mondialisation par un processus de concentration spatiale de populations, de fonctions stratégiques, de foyers d'innovation et culturels grâce à des avantages comparatifs ou encore à l'accessibilité aux réseaux (aux échelles nationales et mondiales). La ville devient ainsi plus attractive. Le second est une transformation sociale qui se traduit par une transformation matérielle et symbolique de l'espace mais aussi un processus d'appropriation d'un espace populaire par des groupes sociaux issus des classes moyennes et supérieures et une dépossession des habitants des classes populaires. Ces classes populaires se retrouvent reléguées dans les périphéries de la ville et la ville centre s'enrichit économiquement. Il convient toutefois de nuancer cette description car les grandes

ville sont aussi des espaces de grande pauvreté, d'inégalités et de fragmentation. Il s'agit ici seulement de mettre en avant des mécanismes de domination et les marqueurs de l'hégémonie des grandes villes.

C. Marqueurs de l'hégémonie des grandes villes

L'hégémonie des grandes villes s'observe au travers de trois marqueurs : **l'identité, le pouvoir et l'influence**. L'identité urbaine est dominée par les centres des grandes villes. Les urbanistes mettent surtout en avant les coeurs des grandes métropoles. Pourtant, au xx^e siècle, les centres sont rejettés. Ils incarnent la hauteur, le béton, l'air vicié, les embouteillages (cf. « Penser la ville du futur » → chapitre 4). Cependant, aujourd'hui est promue la densité pour des raisons environnementale et économique. Les grandes villes sont associées aux hauts lieux du tourisme et des loisirs, aux grands événements qui rythment la vie culturelle de la planète comme l'ont été les JO de Paris en 2024 qui ont donné lieu à une affiche officielle très positive et colorée de la ville. Ainsi, c'est la fin d'une vision des grands centres urbains vus comme pathologiques et l'avènement d'une forme d'idéalisatoin de la grande ville.

Également, les centres urbains ont une situation d'**hégémonie politique**. Les pouvoirs publics ont tendance à privilégier les territoires qui sont déjà les mieux dotés pour affronter la compétition internationale, ce que préconise d'ailleurs la Banque mondiale pour des pays en développement dans son rapport en 2009. Il s'agit de miser sur la surproductivité des grandes villes. Les richesses engendrées par les grands centres urbains ruisselleraient sur les territoires les moins dotés (Moriconi-Ebrard). Le surplus de revenus engendré par les grands centres urbains est ensuite transféré vers les périphéries et nourrit les **économies résidentielle et présenteille** des périphéries. Néanmoins, cette théorie est actuellement réévaluée dans la mesure où les inégalités territoriales persistent. Cette approche n'est donc pas la seule voie et la recherche actuelle s'oriente davantage vers une adaptation aux spécificités territoriales et non vers des politiques globales et universelles.

Enfin, les grandes villes **diffusent leurs pratiques aux échelons urbains secondaires**. On peut l'observer dans les pratiques de la mobilité. La tendance est à la baisse de l'utilisation de la voiture individuelle, en témoigne l'engouement pour le vélo qui prend aujourd'hui des formes diverses (bicyclette simple, vélo électrique voire vélo cargo électrique). À cela s'ajoute des contraintes environnementales sur les mobilités venant des pouvoirs publics avec le développement des vignettes *Crit'air* et des ZFE (Zone à faibles émissions) en France depuis 2021 dans certains grands centres urbains majeurs comme

Paris et Lyon (deux seules réelles ZFE, les autres étant en réalité des « territoires de vigilance » à Grenoble, Marseille, Toulouse ou Strasbourg) puis dans les centres urbains secondaires à Reims, au Mans et à Orléans autour de Paris ou à Saint-Étienne, à Dijon ou à Chambéry autour de Lyon et Grenoble. Il faut cependant noter que les députés ont acté leur suppression le 28 mai 2025; décision qui vient toutefois à rebours de la volonté des autorités de ces villes ainsi que des objectifs européens de baisse des émissions de GES d'ici 2030. Cela pose la question de leur réorganisation sous d'autres formes ou de déploiements d'autres dispositifs à l'instar des autoroutes pour vélo pour des mobilités douces quotidiennes du centre vers les périphéries dans un contexte de démocratisation du vélo dans les espaces urbains, ce que donne à voir notamment les « Voies lyonnaises » dans le Grand Lyon.

Ces trois marqueurs de la grande ville (identité, pouvoir, influence) font donc son hégémonie sur les territoires. Et l'urbain suit ses orientations. Ville et urbain s'alimentent donc l'un l'autre et la ville, surtout la grande, mène cette dynamique.

Vocabulaire

- * **Agglomération** : ensemble urbanisé en continuité, comprenant la ville centre et sa banlieue. La notion d'aire urbaine* s'y rapporte mais est une dénomination administrative (celle de l'INSEE) tandis que celle-ci a un caractère davantage géographique.
- * **Aire d'attraction d'une ville** : étendue de l'influence d'un pôle urbain sur les communes environnantes (définition administrative).
- * **Aire urbaine** : ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave constitué d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine (définition administrative).
- * **Aménagement du territoire** : ensemble des politiques qui vise à encadrer, guider les évolutions d'un territoire, généralement menées par l'État et/ou les collectivités locales en fonction de choix politique et du contexte. C'est l'une des formes de la **territorialisation**.
- * **Économie résidentielle et présente** : économie de proximité basée sur la production de biens et de services pour les personnes présentes dans un territoire donné, qu'elles soient résidentes (économie résidentielle) ou non (économie présente), ce qui inclut les populations temporaires comme les touristes.
- * **Équité territoriale** : condition géographique qui permet à tous les mêmes conditions d'accès aux biens et aux services (infrastructures de transport, services sociaux et de santé, éducation, culture, emploi, etc.) nécessaires ou non à la vie en société.
- * **Gentrification** : transformation sociale qui se traduit par une transformation matérielle et symbolique de l'espace; processus d'appropriation d'un espace populaire par des groupes sociaux issus de classes moyennes ou supérieures et dépossession des habitants des classes populaires.

- * **Justice spatiale** : organisation de l'espace politique la plus adéquate pour le respect effectif de l'égalité des droits et pour la démocratie.
- * **Litturbanisation** : urbanisation des littoraux par la concentration de populations et d'activités.
- * **Mégapole** : agglomération urbaine qui concentre selon l'ONU plus de 10 millions d'habitants.
- * **Métropolisation** : processus d'insertion des espaces urbains dans la mondialisation par la concentration spatiale de populations, de fonctions stratégiques, de foyers d'innovation et culturels grâce à des avantages comparatifs et à l'accessibilité aux réseaux à toutes les échelles.
- * **Réticularité** : relations au sein d'un réseau, c'est-à-dire un ensemble de lignes, d'axes, de connexions.
- * **Semi urbain** : distribution/répartition des villes d'un espace permettant de caractériser le niveau d'encadrement urbain d'un territoire.
- * **Site de la ville** : replace la ville dans son environnement proche, souvent en lien avec un élément physique (topographique, hydrographique...); soit le terrain sur lequel est construit la ville.
- * **Situation de la ville** : type de localisation relative aux échelles nationale, mondiale, régionale, locale qui permet d'observer la ville dans d'autres dimensions (économique, sociale, polarisation, communication...); soit sa position dans un espace plus large.
- * **Territorialisation** : processus d'appropriation d'un espace, faisant de lui un territoire (espace approprié), qui peut être juridique et économique (devenant une propriété) ou symbolique (sentiment d'appartenance).
- * **Tissu urbain** : morphologie de la ville qui repose sur le dessin de ses réseaux et de son bâti.
- * **Urbain** : mode d'habiter la ville; société urbaine (fait social et culturel).
- * **Ville** : phénomène ponctuel, compact caractérisé par une agglomération de population et du bâti qui est continu verticalement et horizontalement et concentrant des fonctions résidentielle, économique, politique et culturelle polarisées et rayonnantes par la concentration et la redistribution de flux.

➲ Pour aller plus loin

- **Sélection bibliographique**
 - HUMAIN-LAMOURE A.-L., LAPORTE A., *Introduction à la géographie urbaine*, Armand Colin, 2022.
 - ADISSON Félix et al., *Pour la recherche urbaine*, CNRS Éditions, 2020.
- **Ressources internet**
 - Géoconfluence : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/>
 - HyperGéo : <https://hypergeo.eu/>

Chapitre 2

Dynamiques et évolutions mondiales de l'urbain

Essentiel à retenir

- Le processus d'**urbanisation** est aujourd'hui un processus incontournable, s'impose sur les territoires et fait advenir un Urbanocène. Cependant, l'urbanisation s'observe de manière différenciée selon les spécificités des régions et contextes locaux.
- Ce processus dessine des territoires urbains du centre vers les périphéries. Ces territoires se distinguent par leurs morphologies, paysages et fonctions permettant d'observer des schémas urbains globaux tout en permettant les comparaisons afin d'en établir les spécificités régionales et locales.
- L'urbanisation met ainsi en lumière des centres et des périphéries en perpétuelle mutation donnant à voir les enjeux de la ville de demain.

Chiffres et dates clés

- ▶ Inversion du rapport ville-campagne :
 - Années 1950 : 1/3 de la population mondiale vit en ville.
 - Années 2050 : 1/3 de la population mondiale devrait vivre à la campagne.
 - En 2024, 57 % de la population vit en ville. 66 % devrait y vivre en 2050 (selon l'ONU).

- Les Suds enregistrent les plus fortes hausses de l'urbanisation :

| | 1950 (en %) | 2022 (en %) | Évolution (en point de %) |
|---------------------------------|-------------|-------------|---------------------------|
| Afrique | 14,3 | 44,4 | + 30,1 |
| Asie (dont Moyen Orient) | 17,5 | 52,3 | + 35 |
| Amérique du Sud | 41,3 | 81,7 | + 40,4 |

- Les Nords poursuivent leur urbanisation :

| | 1950 (en %) | 2022 (en %) | Évolution (en point de %) |
|-------------------------|-------------|-------------|---------------------------|
| Europe | 51,7 | 75,3 | + 23,6 |
| Amérique du Nord | 63,9 | 83 | + 19,1 |

Mise au point épistémologique

■ Du fait urbain à l'Urbanocène

Le fait urbain se généralise sur l'ensemble de la planète ce qui conduira le physicien Geoffrey West à inventer le mot « Urbanocène » en 2018. Selon lui, nous ne sommes plus dans un simple Anthropocène mais dans un Urbanocène, à l'ère des villes comme agents bouleversant du système Terre. La même année, l'économiste R. Florida affirme que le plus grand défi des sociétés en cours est la crise urbaine qui accroît les inégalités. Sur ce constat, le géographe Michel Lussault, dans son ouvrage *Cohabitons ! Pour une nouvelle urbanité terrestre*, en 2024, montre que l'urbanisation planétaire est un phénomène global et sans recul possible. Il reprend la notion d'Urbanocène en observant le processus d'urbanisation qui depuis les années 1950 s'est intensifié et imposé pour ne plus pouvoir revenir en arrière car la moitié de la population de la planète vit dans les villes.

Introduction

« L'urbanocène est la prise de conscience que l'urbanisation a complètement bouleversé la planète et donc nos distances ».

Michel Lussault, *Cohabitons ! Pour une nouvelle urbanité terrestre*, 2024.

L'Urbanocène serait à l'origine de l'Anthropocène, ère de l'homme comme agent bouleversant de la planète. C'est donc la ville qui serait cet agent bouleversant car le fait urbain est devenu un phénomène incontournable sur les espaces. L'urbanisation en est le processus, la dynamique majeure, qui fait évoluer la ville aussi bien dans l'espace que dans le temps. Toutefois, ce processus est pluriel et multiforme. Il renvoie à diverses dynamiques (**périurbanisation, étalement urbain, métropolisation**) qui se déploient selon les spécificités des territoires.

Problématique du chapitre

Comment les espaces urbains se diffusent et s'organisent-ils dans l'espace ?

I. L'avènement d'un urbanocène

Problématique

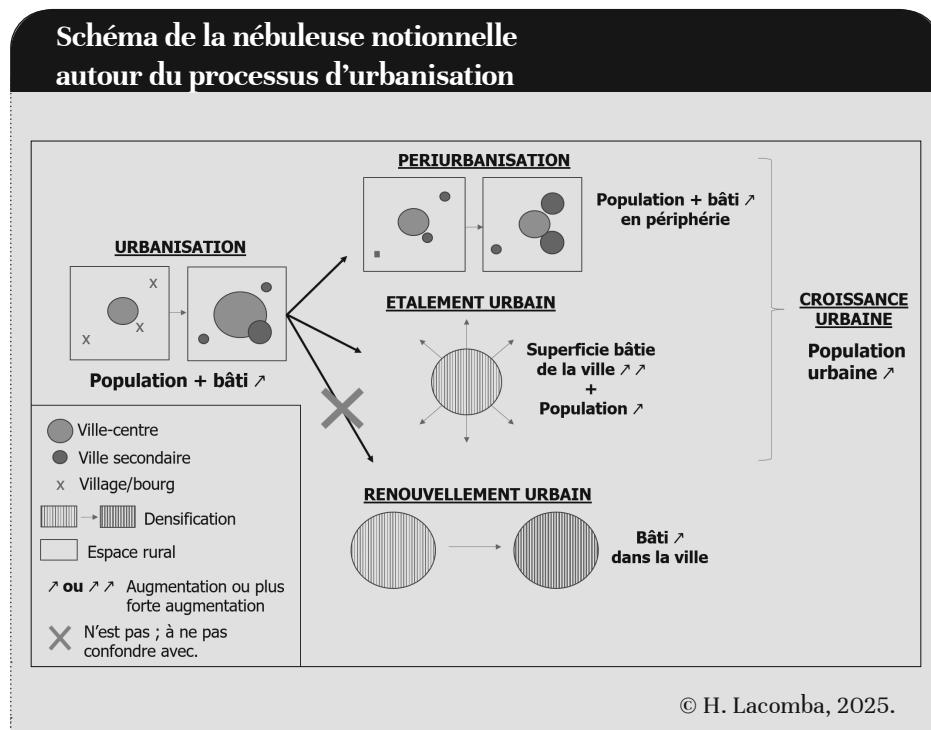
Comment s'est imposé le fait urbain pour faire advenir un urbanocène ?

A. Les processus à l'œuvre autour de la notion d'urbanisation

La notion d'**urbanocène** part du constat que les villes jouent un rôle tel qu'aujourd'hui elles sont devenues les agents principaux des évolutions des territoires à l'échelle globale. Une forme d'universalité de la ville se dessine, résultat des interactions fortes entre les individus qui la compose et entre les villes. Elles créent ainsi des **systèmes de villes** produisant un écosystème urbain mondial.

L'**urbanisation** en est le processus. Il est continu depuis la première industrialisation débutée au milieu du XVIII^e siècle, caractérisé par une croissance de la population urbaine et une extension des villes. Ainsi, ce processus est lié à l'**exode rural**. L'urbanisation est donc une **croissance urbaine** mais peut revêtir plusieurs formes.

🔍 ZOOM • Schéma



Cette urbanisation généralisée de la planète tend toutefois à faire oublier un processus à l'œuvre, la **décroissance urbaine**. Il s'agit d'un déclin démographique et économique qui fait rétrécir les villes dites **shrinking cities**. Toutefois, ce phénomène est loin d'être généralisé et est lié à des crises passagères créant une désurbanisation mais aussi une recomposition pour une ré-urbanisation ultérieure. Enfin, une dernière notion est à prendre avec précaution, l'« exode urbain » qui n'a pas de réalité géographique. Le renouveau des espaces ruraux n'a pas la même ampleur que celle des départs des ruraux vers les villes. Le terme « exode » est un départ massif.

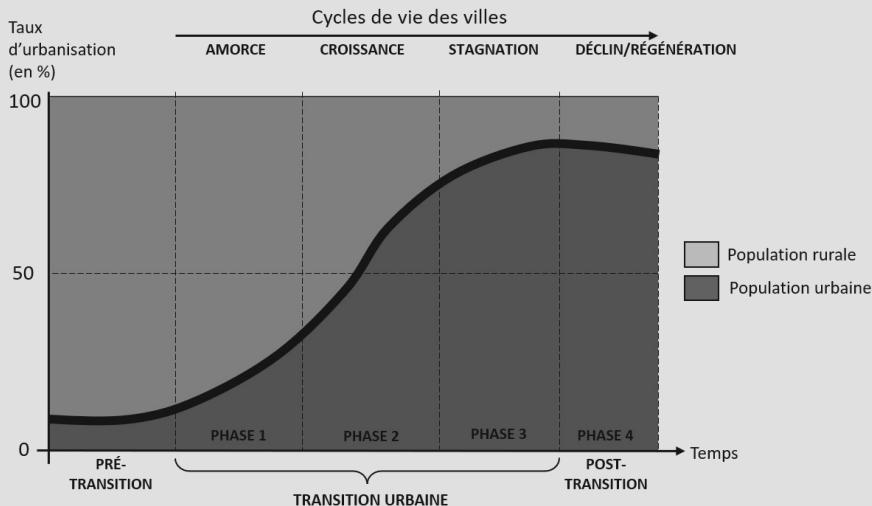
B. Tableau de l'urbanisation dans le monde : une transition urbaine universelle

À l'échelle mondiale, l'urbanisation s'accélère au cours du xx^e siècle et se poursuit à un rythme soutenu au xxi^e siècle. Dans les années 1950, un tiers de la population mondiale vivait en ville et en 2050 ce rapport devrait s'inverser avec un tiers de la population vivant à la campagne (ONU). En 2024, **4,4 milliards d'individus vit en ville**, soit **57 % de la population mondiale**. Les projections pour 2050 vont vers 66 % de la population mondiale. Ainsi l'urbain s'impose comme phénomène dominant parmi les dynamiques territoriales actuelles. Toutefois, nous pouvons observer des intensités variables selon le degré d'ancienneté d'urbanisation. On parle de **transition urbaine**, passage d'une société majoritairement rurale à une société majoritairement urbaine. Cette transition est nourrie par l'exode rural et par une natalité forte liée à la présence de nombreux jeunes couples au sein des sociétés présentes.

Il convient toutefois de ne pas verser trop rapidement dans l'idée d'une dévitalisation des espaces ruraux qui eux sont alimentés par l'arrivée ou le retour de familles et de retraités, particulièrement dans les pays développés. Il s'agit davantage d'une **recomposition** de ces espaces qui font évoluer morphologiquement d'anciens espaces ruraux qui deviennent de nouveaux espaces urbains en s'agrégant aux espaces urbains existants. Pour autant, cette urbanisation ne se fait pas forcément en continuité de l'espace urbain existant. Elle peut aussi être une conversion en espace urbain. Et ce nouvel espace urbain s'agrègera ensuite à un ou plusieurs autres espaces urbains proches par étalement, soit une périurbanisation. Cette transition urbaine peut donc prendre différentes formes. Toutefois, elle suit des phases évolutives générales.

Q zoom • Schéma

Schéma de la transition urbaine



Phase pré-transitionnelle : population majoritairement rurale, villes petites et peu nombreuses.

Phase 1 : amorce de la croissance urbaine ; augmentation démographique urbaine du fait de l'exode rural.

Phase 2 : accélération liée à la poursuite de l'exode rural et à l'accroissement naturel des populations urbaines.

Phase 3 : stabilisation de la croissance urbaine ; population majoritairement urbaine ; fin de la transition urbaine.

Phase 4 : amorce d'une décroissance urbaine, dans les pays ayant achevé leur transition démographique, car la population vieillit (fort taux de mortalité et baisse de la natalité) ce qui peut déclencher un déclin de la population urbaine.

Les dernières études, et notamment celles de S. Fol et E. Cunningham-Sabot en 2010, montrent que les villes connaissent des cycles de vie : la croissance, la stagnation, le déclin et la régénération liée à une recomposition économique et sociale de l'urbain.

© H. Lacomba, 2025.

C. Formes différencierées de la transition urbaine

Les facteurs de cette urbanisation sont de deux ordres : l'industrialisation et l'accroissement naturel. L'industrialisation a débuté en Europe et en Amérique du Nord entre la fin du XVIII^e siècle et le début du XIX^e siècle. Le besoin de main-d'œuvre dans les usines localisées en ville a attiré de plus en plus de populations qui habitaient les campagnes jusque-là. C'est l'**exode rural**. L'accroissement naturel global, désignant un nombre des naissances supérieur au nombre des décès enregistrés au cours d'une période donnée, est venu ainsi nourrir les villes qui s'industrialisent. L'industrialisation s'est ensuite diffusée dans les Suds et l'accroissement naturel lié à la transition démographique suit aussi un schéma Nords-Suds dans lequel les Nords ont une transition achevée et les Suds sont en pleine transition. La transition urbaine est ainsi en phase d'achèvement dans les Nords et en pleine apogée dans les Suds.

Q ZOOM • Statistiques

Taux de l'urbanisation en 1950 et 2022 dans les différents ensembles continentaux (selon l'ONU)

| | En 1950 (en %) | En 2024 (en %) | Évolution (en points de %) |
|--|----------------|----------------|----------------------------|
| Afrique | 14,3 | 45,4 | + 31,1 |
| Asie (dont Moyen-Orient) | 17,5 | 53,4 | +36,1 |
| Océanie | 62,5 | 68,4 | +5,9 |
| Europe | 51,7 | 75,8 | + 24,1 |
| Amérique du Sud (Latine et Caraïbes) | 41,3 | 82,2 | + 40,9 |
| Amérique du Nord | 63,9 | 83,4 | +19,5 |

Les taux de croissance urbaine informent sur les rythmes d'urbanisation qui sont contrastés selon les régions du monde. Les pays les moins urbanisés connaissent les taux de croissance urbaine les plus forts dans la mesure où leur transition urbaine commence et ayant de fortes réserves d'habitants dans les campagnes. Ainsi, l'**Afrique** et l'**Asie** concentrent les plus forts taux de croissance urbaine puisqu'ils rassemblent 90 % de la population rurale, un potentiel d'habitants pour les villes. Entre 1990 et 2014, 8 des 10 villes ayant connu les taux de

croissance urbaine les plus élevés sont localisés en Chine. Cependant, entre 2020 et 2025, l'Asie cède le pas à l'Afrique qui enregistre 17 des 20 premières villes enregistrant les taux de croissance urbaine les plus élevés, dont 4 présentes au Nigeria, 3 au Congo et 2 au Mozambique, quand l'Asie n'en compte plus que 3 dont une en Chine et une en Inde. Il est intéressant de noter que parmi ces villes, une seule est une capitale, Kampala en Ouganda. Ainsi, ce ne sont plus les villes multimillionnaires mais les villes de taille intermédiaire (de moins d'1 million d'habitants) qui connaissent les taux de croissance urbaine les plus forts.

🔍 ZOOM • Document

Taux de croissance des villes dans le monde entre 1970 et 1990 et entre 2018 et 2030



Source : United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, *World Urbanization Prospects : The 2018 Revision*.

1) La transition urbaine des villes des Suds

La transition urbaine non achevée dans les Suds crée une spécificité majeure, celle du **quartier informel**, quartier qui échappe à la régulation des autorités locales car il se crée en dehors du champ d'intervention directe de la puissance publique et du marché officiellement régulé. Il n'est pas nécessairement illégal et témoigne de difficultés à gérer l'afflux de populations vers les villes. Il prend la forme d'un **bidonville**, dont le nom peut varier selon les régions du monde (*favela* au Brésil, *township* en Afrique du Sud, *slum* en Inde) et se caractérise par un habitat informel, précaire avec un accès inapproprié à une eau insalubre, à l'assainissement, une qualité médiocre des infrastructures de logement et des réseaux d'énergie et de télécommunication, une surpopulation et un statut résidentiel non sûr (ONU). Ces quartiers sont le résultat d'une urbanisation autonome. Ici, une corrélation nette est à faire entre le niveau de développement des pays des Suds et l'importance des bidonvilles.

🔍 ZOOM • Exemple

À Recife (Brésil), un habitat informel, spécificité de la transition urbaine des Suds

Recife, au Brésil, est la 5^e agglomération du pays avec 3,7 millions d'habitants et le principal centre économique et touristique de la région Nordeste. Elle attire ainsi une population nombreuse car la région est la plus pauvre du pays et la moins industrialisée. La capitale de cette région est donc l'un des seuls espaces de richesse vers lequel s'installer pour espérer trouver un travail et de quoi subvenir aux besoins essentiels d'une famille. Plusieurs *favelas* sont ainsi localisées dans l'arrière-pays urbain, notamment la *favela* de la rue Detran (photographie à consulter ci-après). Elle montre bien le caractère composite de ce quartier fait de matériaux de récupération divers dans une rue étroite non pavée ou goudronnée. Des fils électriques emmêlés témoignent du manque d'infrastructures de base et de qualité.

Paysage de la rue Detran



Toutefois, les pays des Nords ne sont pas dépourvus de bidonvilles. La transition urbaine, rappelons-le, revêt des temporalités différentes. Les **bidonvilles dans les Nords** sont nombreux dans la deuxième moitié du xix^e siècle notamment à Londres et Chicago. Aujourd'hui, ils sont toujours présents, car la précarité n'est pas qu'une réalité des Suds. On peut notamment citer le bidonville en périphérie de Calais, lieu de concentration de populations migrantes cherchant à rejoindre le reste de l'Europe et notamment la Grande Bretagne.

2) La transition urbaine des villes des Nords

Les pays des Nords ont une transition démographique achevée, un vieillissement général de leurs populations et un ralentissement du **solde naturel**. C'est pourquoi, les Nords se caractérisent par une spécificité majeure, celle de la **shrinking city**. Les pays développés sont les plus touchés avec en tête le

Japon dont la croissance urbaine est estimée à 0 % entre 2015 et 2025, suivi par l'Europe occidentale avec une moyenne des taux de croissance à 0,5 % sur la même période. Les anciennes villes industrielles sont le plus souvent concernées par le déclin démographique comme sur le pourtour des Grands Lacs aux États-Unis avec les villes de Pittsburgh, Cleveland, Flint ou Detroit, ou encore en Allemagne à Chemnitz. Ces *shrinking cities* se caractérisent par des spécificités paysagères avec de nombreuses friches urbaines, des terrains laissés à l'abandon ou des friches de bâtiments commerciaux, industriels, résidentiels ou récréatifs.

Q ZOOM • Exemple

La ville de Détroit, une *shrinking city*

Les *shrinking cities* sont nombreuses dans le Nord des États-Unis, dans une région encore nommée la *Rust Belt*, touchée depuis les années 1950 par une forte désindustrialisation. La ville de Détroit est la première ville du Michigan aux États-Unis et constitue un archétype de la ville en décroissance urbaine, ancien fleuron de l'industrie automobile dans la première moitié du xx^e siècle. Cette ville, ancienne *Motor city*, décline économiquement puis démographiquement depuis la désindustrialisation rapide des années 1950 accentuée par les chocs pétroliers des années 1970 et l'arrivée de voitures japonaises sur le marché américain ; la ville fait faillite en 2012. Cette hyperspécialisation dans l'industrie automobile a été un facteur de vulnérabilité prégnant.

De 1950 à 2020, la ville passe de 1,8 million d'habitants à environ 640 000 et la moitié des résidents restants sont sans emploi (*The Detroit News*, 2021). Un tiers de la ville est constitué d'espaces vacants, dont 80 % sont résidentiels (F. Paddeu, 2017). Cette réalité s'inscrit dans un paysage typique des villes qui rétrécissent avec de nombreuses infrastructures désaffectées. À Détroit, l'usine automobile Packard abandonnée depuis 1956 et détruite en 2022 en est un espace initiateur qui sera suivi par l'usine Continental Motor en 1998 et le siège d'American Motors Corporation en 2009. Dans le même temps, les bâtiments à dimension sociale sont par incidence aussi progressivement délaissés. Les écoles St Margaret Mary en 1970 et Thomas Cooley High School en 2010 ou

la station de train historique de la ville depuis 1988 en témoignent. Détroit fait cependant aujourd’hui l’objet d’une revalorisation et d’une patrimonialisation (A. Le Gallou, *Géoconfluences*, 2021). La station de train a été réouverte en 2024 après une restauration de l’entreprise Ford.

Toutefois, les **shrinking cities** ne se situent pas que dans les Nords. À nouveau, les dynamiques de la **transition urbaine** sont faites de temporalités. Les pays émergents commencent à connaître des situations similaires, notamment en Chine, à Fushun, ou au Maroc, à Agadir.

II. Dynamiques et évolutions intra-urbaines mondiales

Problématique

- ▶ Comment s’organisent les villes à l’échelle intra-urbaine ? Dans quelle mesure les villes créent-elles une continuité du fait urbain ?

A. Morphologies générales des villes

La ville est composée de **formes urbaines hétérogènes** qui évoluent dans le temps et dans l'espace. La morphologie urbaine est construite par le tracé des routes, l'architecture des bâtiments et la nature des matériaux employés, la densité des différents espaces intra-urbains et l'importance de la végétation. Aussi, cette morphologie dépend de plusieurs éléments qui se combinent : le site et la situation, le climat, l'histoire et les principales activités économiques. Aussi, aucune ville n'est strictement identique mais des modèles se dégagent selon les ensembles continentaux. On pourra alors observer des singularités en termes de verticalité et d'horizontalité selon les modèles de villes.

Ainsi, les **métropoles d'Europe de l'Ouest** se structurent autour d'un centre historique lui-même entouré de quartiers résidentiels composés d'immeubles dont la hauteur est moyenne. L'extension de la ville fait naître des centres secondaires, des centres d'affaires aux hautes tours ou des centres d'activités aux bâtiments à forte superficie. Au-delà, des banlieues se diffusent sous la forme de lotissements, de grands ensembles jusqu'à un mitage urbain des espaces ruraux environnants. Les **villes nord-américaines**, quant à elle, se composent autour d'un centre d'affaires ou CBD (*Central business district*) fait de très hautes tours et auquel sont accolés des quartiers dégradés souvent

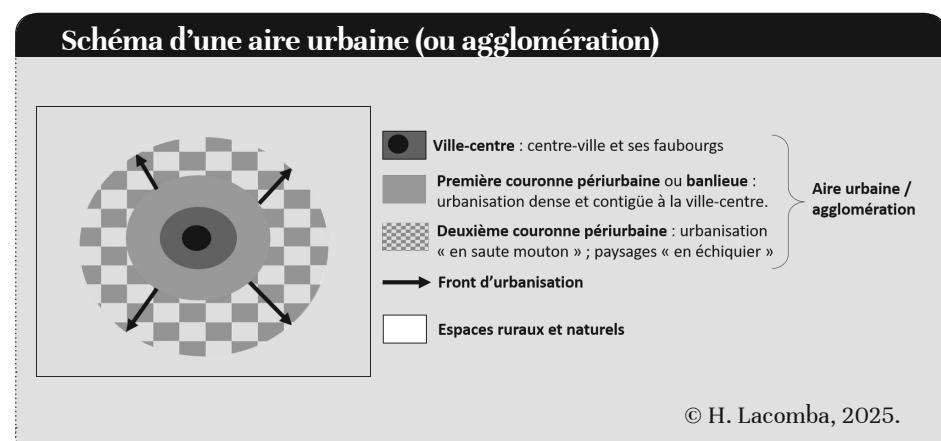
nommés ghettos. L'extension urbaine à partir du centre est très vaste et se compose essentiellement de lotissements d'altitude basse tranchant avec le centre. On peut aussi observer des morphologies typiques dans les Suds. Les **villes africaines et sud-américaines** se dessinent souvent à partir d'une ancienne ville ou d'un ancien quartier colonial qui a ensuite été complété par un quartier moderne qui mixe fonction résidentielle et activités voire un centre d'affaires aux hautes tours. Les quartiers industriels et portuaires suivent en périphéries ainsi que de nombreux quartiers informels.

Ces dispositions morphologiques peuvent évidemment varier en fonction de la topographie des villes (littoraux, fleuves, montagnes) et les villes ne sont pas figées et ont même tendance à combiner les morphologies sous l'influence de la **mondialisation**. Ainsi, ces modèles circulent comme en témoignent les tours d'habitations, de bureaux, des gratte-ciels qui sont devenues des formes génériques.

B. Des espaces urbains : discontinuités de la ville

La différenciation entre les différents sous-ensembles urbains repose sur une opposition ville centre et périphéries urbaines qui forment une aire urbaine (notion administrative de l'INSEE), ou **agglomération** (notion géographique), c'est-à-dire un ensemble urbanisé en continuité, comprenant la ville centre et sa **banlieue**.

Q ZOOM • Schéma



1) La ville centre, point d'ancrage de l'aire urbaine

■ Dans la ville centre, le centre-ville, cœur de la ville

Le centre-ville est la centralité la plus ancienne de la ville. On parle donc aussi de centre historique mais le centre-ville englobe le centre historique en cumulant les quartiers de bureaux, administratifs, de commerces et de sociabilités. Il est le plus souvent au centre géométrique d'une ville, sans l'être systématiquement, et c'est à partir de cet emplacement que s'est construite et entendue la ville. On remarquera aussi la densité et l'ancienneté du bâti et de la **trame viaire**. D'ailleurs, nombreux sont les centres-villes dont la toponymie rend compte de cette ancienneté avec l'occurrence de l'expression « vieille ville » comme à Barcelone (*Ciutat Vella*) ou Shanghai (*Nanshi*). Souvent touristique pour sa qualité patrimoniale mais aussi chargé en représentations, le centre-ville se reconnaît également par ses pavés datant du Moyen Âge, ses ruelles étroites et sinuées et ses monuments historiques. Il est d'ailleurs mis en avant sur les cartes postales, dans les brochures touristiques pour donner envie de visiter la ville. Le modèle urbain européen de centre-ville s'est, à cet égard, particulièrement diffusé en raison de la colonisation. Il cumule les lieux de pouvoirs politique, économique et religieux. Dans les Suds colonisés, les villes ont subi de larges recompositions et des hybridations sont visibles en combinant deux centralités : un premier centre-ville avec des îlots très denses, des rues étroites aux tracés sinueux et un deuxième centre colonial, organisé autour de grands axes géométriques et de grandes places où s'affiche le pouvoir en place. On l'observe notamment à Delhi en Inde qui oppose Old Delhi datant de la fondation de la ville par les Moghols et New Delhi façonnée par les colons britanniques. Le centre-ville s'identifie aussi par le quartier d'affaires ou CBD qui se démarque du reste de la ville par sa verticalité avec un grand nombre de gratte-ciels et d'institutions économiques comme les bourses et sièges sociaux de grandes entreprises. Une *skyline* se dessine et marque une identité visuelle spécifique, la vitrine du centre-ville dans certaines villes. L'exemple de Dubaï en est emblématique par l'accumulation des plus grands gratte-ciels du monde.

Le centre-ville fait ainsi l'objet de recomposition en fonction des contextes politiques, économiques et des aspirations sociales et sociétales. Certains d'entre eux cumulent même les identités en mettant en avant tout aussi bien le centre historique patrimonialisé et le quartier d'affaires pour son dynamisme économique, à l'image de Paris sur une ligne allant du Louvre à la Défense. À l'échelle mondiale, les centres-villes ont connu ou connaissent des cycles de recomposition sociales et résidentielles. On parle de trilogie

de désinvestissement, dépeuplement et dégradation/taudification. Cette trilogie a donné lieu à des politiques de **rénovation** (qui font table rase) ou de **réhabilitation** (qui restaure la valeur esthétique et patrimoniale) favorisée par l'UNESCO à l'échelle mondiale. Toutefois, ces politiques ont parfois le revers de la muséification qui entraîne l'augmentation des prix du foncier, un dépeuplement progressif et un déplacement de population vers les quartiers intermédiaires ou périphériques.

■ **Quartiers intermédiaires de la ville centre : entre mixité et spécificité des fonctions**

La délimitation de la ville centre est aisée puisqu'elle correspond à une seule municipalité. Cependant, cette frontière politique évolue dans le temps, notamment à la suite d'annexions qui permettent aux élus d'étendre la taille de leur ville. Ces annexions sont celles de **quartiers**, d'**îlots** et de **parcelles**. En France, les villes ont étendu leur superficie au xix^e siècle par l'annexion des quartiers de **faubourg** où les ouvriers logent et que les autorités ont souhaité contrôler. Le faubourg est issu de l'ancien français « *fors le bourg* » qui signifie « *en dehors du bourg* ». Ce terme, proprement francophone, désigne un quartier qui s'est historiquement développé en dehors de la ville et ses murailles puis qui a été incorporé et intégré à la ville. Les faubourgs sont donc en situation péricentrale. La plupart du temps, ils sont caractérisés par une mono-fonctionnalité mais les politiques d'aménagement actuelles les orientent vers une mixité fonctionnelle afin de renforcer leur attractivité et l'**équité territoriale** au sein de la ville.

Q ZOOM • Exemple

Le quartier de la Duchère à Lyon, annexion et recomposition d'un quartier intermédiaire

Située en surplomb, au Nord-Ouest de la ville de Lyon, le quartier intermédiaire de la Duchère est au xiv^e siècle le site d'un château servant de base défensive à l'instar de vingt-quatre autres places fortes intra-muros ou périphériques de la première ceinture de Lyon jusqu'au xix^e siècle. On observe ici le caractère monofonctionnel de ce quartier. Il est ensuite délaissé jusqu'aux années 1960, une grande partie est détruite et ce n'est qu'en 1958 qu'un projet de construction est lancé pour en faire un quartier résidentiel de grands ensembles dans un contexte

de crise du logement, d'insalubrité des quartiers ouvriers voisins et du rapatriement de la Guerre d'Algérie. L'urbanisation est massive avec la construction de nombreuses tours et barres (4 000 logements). Toutefois, des années 1980 à 2000, ce quartier, passé d'une mono-fonction à une autre, est fortement enclavé et cumule les difficultés. Constitué à 80 % de logements sociaux et isolé par sa situation de surplomb et par des axes de communication qui ne font que le contourner plutôt que de le traverser, la Duchère fait finalement l'objet d'une rénovation urbaine. Une mixité sociale et fonctionnelle est depuis les années 2000 en cours de réalisation. La Duchère est classée ZRU (Zone de redynamisation urbaine) afin de répondre à ses difficultés économiques et sociales. Des espaces économiques avec des commerces et des bureaux sont créés ainsi que des services publics (culturels, sportifs, éducatifs, sociaux) et des lieux de sociabilité comme le grand Parc du Vallon ou des places publiques. Surtout, la Duchère est désenclavée avec la création d'axes de mobilités et d'intermodalité, particulièrement en transports en commun afin de mieux la relier au reste de la ville centre. Ce quartier intermédiaire opère donc un tournant multifonctionnel qui a vocation à rendre plus attractif ce territoire mais aussi à créer une forme d'équité territoriale entre les différents territoires urbains lyonnais.

Source : gpvlyonduchere.org

■ La ville centre en creux : espaces urbains interstitiels

L'annexion des quartiers intermédiaires est un processus dont la temporalité varie selon les villes ce qui peut créer des discontinuités entre le centre-ville et les quartiers intermédiaires, et donc des espaces interstitiels qui, avant leur rattachement complet ou en fonction des recompositions de la ville, peuvent être à l'origine d'espaces délaissés, des **marges** urbaines. La ville centre peut ainsi connaître des discontinuités, des espaces urbains interstitiels périodiques, d'abord laissés en friches puis réinvestis. C'est notamment ce que donne à voir le Cerema (centre d'études) qui inventorie les friches présentes sur les territoires nationaux. Une cartographie des friches urbaines permet de montrer que la ville centre n'est pas composée que de pleins mais aussi de creux qui sont particulièrement remarquables dans les **shrinking cities** ou dans les villes qui ont connu une crise (guerre, effondrement économique ou immobilier). Toutefois, ce qui prend la forme de marges urbaines est aussi

source d'espaces d'innovation et d'alternatives urbaines par réinvestissement de la société civile ou des autorités locales. La pratique de l'**urbex** l'illustre, activité qui consiste à explorer des lieux abandonnés normalement interdits au public ou simplement délaissés ou oubliés. Aussi, ces marges urbaines restent rarement longtemps et pleinement à l'abandon comme en témoigne la ville de Berlin.

Q ZOOM • Exemple

Berlin, une ville de creux qui fait le plein

Avec la construction du mur de Berlin en 1961, les quartiers situés le long de la « zone de la mort », qui correspond à l'espace que crée le mur de Berlin, frontière intra-urbaine de 43 kilomètres du Nord au Sud et large de 30 à 500 mètres, sont abandonnés. Dans ces quartiers devenus marginalisés se développent finalement des espaces d'opposition à l'ordre établi avec la récupération de nombreuses usines et équipements collectifs délaissés. Les creux, marges urbaines, se muent en espace alternatif et d'innovation. Aussi, des expériences alternatives, politiques, sociales, artistiques y sont tentées dans les années 1970 au travers de squats ce qui a fait advenir un mouvement contre-culturel qui transforme les pratiques urbaines et sociales. La chute du mur et la réunification allemande entre 1989 et 1991 lance une deuxième vague d'abandons urbains. L'appareil politique de la RDA est soudainement démantelé et mène à une baisse démographique en ex-Allemagne de l'Est. De nombreuses habitations et immeubles entiers sont délaissés par des populations de l'Est parties rejoindre leur famille à l'Ouest.

Le Köpi, squat culturel emblématique situé dans le quartier de Mitte à partir de 1990, l'illustre. Plus vieux squat autogéré de la ville, à la fois lieu d'habitation et d'événements culturels, il est devenu un symbole de la scène punk de Berlin. Toutefois, depuis une dizaine d'années, ce type d'espace est menacé par la pression foncière et immobilière d'une ville métropolisée. Ces squats sont souvent évacués, les rendant de plus en plus rares dans les quartiers centraux ; ils perdurent surtout dans la périphérie berlinoise. Ainsi, ces creux qui sont momentanément des

marges au sein de la ville centre sont réinvestis et recomposés par les habitants pour redevenir des pleins attractifs ; exemple probant des temporalités cycliques de la ville.

2) Banlieue et périurbain : diversité des formes et fonctions

L'espace de transition entre la ville et la campagne est plus délicat à encadrer. La définition du périurbain fait l'objet de débats entre les géographes. Cela explique un certain flou autour du vocabulaire employé pour le caractériser notamment pour dissocier **banlieue** et **périurbain**.

La **banlieue** est étymologiquement un territoire d'environ une « lieue » (unité de mesure médiévale d'environ 4 km) autour de la ville dans lequel le suzerain (ou seigneur) faisait proclamer les « bans », des proclamations officielles. Autrement dit, la banlieue est le territoire construit à l'extérieur de la ville, qui la jouxte, de façon continue. Cette notion est à dissocier du faubourg qui est une extension de la ville par l'incorporation de nouveaux quartiers. La banlieue n'est pas l'extension de la ville mais ce qui se situe autour de la ville et la touche. Elle est une périphérie proche constituée de communes périphériques contiguës à la ville centre. Sa morphologie se caractérise alors par une forte densité du bâti et de la population et une urbanisation continue, sans rupture avec la ville centre. À ce titre, la banlieue se charge de fonctions particulières et fait souvent office d'espace de déconcentration des équipements les plus consommateurs d'espaces et sources de nuisances (cimetières, industries polluantes, abattoirs, centres hospitaliers, prisons). Attention toutefois à ne pas tomber dans une acceptation trop négative de la notion, souvent propre au contexte français qui a tendance à réduire la banlieue de façon excessive aux quartiers de **grands ensembles** en difficulté.

Le **périurbain** est à relier au contexte géographique actuel de croissance urbaine qui repousse les limites des espaces urbanisés de plus en plus loin de la ville centre. L'espace urbain est de plus en plus fait de ruptures et de discontinuités. Plus on s'éloigne de la ville centre, plus l'urbanisation est émiettée, morcelée. Le périurbain est donc un ensemble d'espaces urbanisés périphériques de la ville centre. « Péri- » signifiant autour ; le périurbain est ce qui se situe autour de la ville centre. Cet autour forme plusieurs espaces périurbains (→ Schéma d'une aire urbaine). En définitive, il est donc préférable d'employer le terme périurbain plutôt que banlieue afin de montrer toute la diversité des réalités géographiques et des rapports à la ville centre.

C. Système intra-urbain : une continuité urbaine

1) Des villes en continu

L'espace urbain est un système composé de **plusieurs sous-ensembles** qui communiquent entre eux. Ces sous-ensembles sont reliés par des mobilités. Ils sont faits d'interdépendances et réciprocités. Utiliser la notion d'agglomération (ou aire urbaine) permet d'appréhender en même temps la ville centre et ses périphéries urbaines et ainsi de souligner l'unité fonctionnelle qui la caractérise.

Aussi, de la même manière qu'il existe une diversité d'ensembles intra-urbains, il existe **différentes formes d'aire urbaine** de plus ou moins grande ampleur. La plus simple est celle de l'aire urbaine constituée de sa ville centre et de ses périphéries mais lorsque plusieurs aires urbaines croissent et se rejoignent, elles créent une **conurbation**, système inter-urbain continu. Par exemple, au sein de la conurbation de la Ruhr, quatre aires urbaines principales fonctionnent en système entre Duisbourg, Essen, Bochum et Dortmund. C'est l'exploitation des mines de fer et de charbon dès le XVIII^e siècle et le développement de l'industrie métallurgique au cours du XIX^e qui ont engendré une forte urbanisation et l'édification de ce système inter-urbain. De la même manière, la conurbation française de Lille-Roubaix-Tourcoing fonctionne en système depuis la Révolution industrielle avec une industrie textile qui génère une forte imbrication entre usines et habitat dans le tissu urbain. Toutefois, le plus souvent, les aires urbaines d'une conurbation n'ont pas le même poids. L'une des ville centres est souvent davantage polarisante que les autres. C'est le cas de Lille, en tant que métropole régionale.

À très grande ampleur, une conurbation devient une **mégalopole**, tant par le nombre d'aires urbaines incluses par leur concentration exceptionnelle de pouvoirs, de populations et de richesses. Le terme est employé pour la première fois par J. Gottmann dans les années 1960. Il propose l'expression « **Megalopolis** » pour désigner l'organisation urbaine de la façade Nord-Est des États-Unis, entre Boston et Washington en passant par New York, Philadelphie et Baltimore. Cette mégalopole dessine une continuité urbaine sur environ 700 kilomètres. Aujourd'hui, il existe deux mégalopoles si l'on observe une définition stricte qui considère la continuité de l'espace bâti entre les différentes aires urbaines. Il s'agit des mégalopoles nord-est américaine et japonaise. La continuité du bâti est particulièrement remarquable sur une vue satellite nocturne donnant à voir les réseaux lumineux des villes.

Q ZOOM • Document

Les mégalopoles, des systèmes urbains continus de grande ampleur



Dans une acception plus large, on peut aussi mentionner une « mégalopole européenne » de Londres à Milan. Toutefois, cette appellation ne fait pas l'unanimité du fait des coupures spatiales fortes que sont la Manche et les Alpes. On parle plutôt de « **dorsale européenne** », expression popularisée par le géographe Roger Brunet dans les années 1980 pour désigner la forte concentration du peuplement et des activités économiques. Aussi, cette dorsale est considérée comme le foyer du dynamisme économique européen sur la scène internationale donc la nommer « mégalopole » pour s'insérer dans les mêmes dynamiques que les mégalopoles nord-est américaine et japonaise peut traduire une volonté de faire puissance. Quoi qu'il en soit la notion de mégalopole tend aujourd'hui à être délaissée au regard des continuités urbaines qui se dessinent partout dans le monde comme le montre celle du delta de la Rivière des Perles en Chine.

Q ZOOM • Documents

La dorsale économique européenne, une « mégalopole » incomplète, et le delta de la Rivière des Perles en Chine, une nouvelle mégalopole ?

Dorsale économique européenne



Delta de la Rivière des Perles

