



Compétences 2001

n° 51

26^e année

1-2002

LIRE LES TERRITOIRES
D'ICI ET D'AILLEURS (4)

Éditeur de la Revue GEO
Secrétariat de la FEGEPRO

B. ANDRIES, Av. du Sacré-Cœur, 67/1 - (B) 1090 Bruxelles

Publication effectuée avec l'appui de
l'Administration générale de l'Enseignement et
de la Recherche scientifique, Service général
des Affaires générales, de la Recherche en
Éducation et du Pilotage interréseaux et
de la Fondation J. A. Sporck
(Université de Liège)

Compétences 2001

n° 51

26^e année

1-2002

LIRE LES TERRITOIRES
D'ICI ET D'AILLEURS (4)

LES VILLES DU MONDE

B. Mérenne-Schoumaker
Professeur ordinaire
Université de Liège

Fédération des Professeurs de Géographie

Composition du Conseil d'Administration

Président

B. DEVOS

Vice-présidents

L. AIDANS

G. DENIES

Secrétaire Général

B. ANDRIES

av. du Sacré-Coeur, 67/1 - 1090 Bruxelles

Trésorier

J. MALBROUCK

av. de Mérode, 119 - 1330 Rixensart

Administrateurs

M. BARBÉ, J.-M. BARTHEL, A. BARTHÉLEMI, D. BELAYEW, P. BUXANT, J.-F. CLOSE,
P. GRIDELET, M. KINARD, B. MÉRENNE-SCHOUMAKER, J.-L. MULLIER, C. NYS,
M.-L. PAPY, C. RICARDEAU, J.-M. SCHUMACKER, A. VAN WINGHE

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	5
1. LA GÉOGRAPHIE DES VILLES À TRAVERS 27 PUBLICATIONS RÉCENTES	7
1.1. Cinq ouvrages généraux.....	8
1.2. Onze livres sur les grandes villes.....	12
1.3. Sept livres sur les grandes villes de certaines parties du Monde	23
1.4. Quatre publications à caractère didactique.....	30
2. SAVOIRS DE BASE POUR LIRE LES TERRITOIRES URBAINS.....	35
2.1. Composantes majeures des structures urbaines.....	35
2.1.1. Cadre territorial.....	35
2.1.2. Peuplement	39
2.1.3. Réseaux et noeuds de communications.....	41
2.1.4. Autres occupations du sol.....	43
2.1.5. Cadre naturel.....	45
2.2. Autres facteurs influençant les structures urbaines	47
2.2.1. Taille du complexe urbain.....	47
2.2.2. Poids de l'histoire et rythme du développement récent	49
2.2.3. Politiques des acteurs.....	51
2.2.4. Contexte culturel	53
2.2.5. Niveau de développement	53
2.3. Processus de changement des structures urbaines.....	55
2.3.1. Étalement urbain.....	55
2.3.2. Tertiariation et mondialisation des économies	59
2.3.3. Ségrégations sociales et spécialisations fonctionnelles qui s'accroissent.....	63
3. GUIDE MÉTHODOLOGIQUE	65
3.1. Une démarche intégrant l'apprentissage des compétences et la mise en réseau des concepts.....	65
3.1.1. Découverte et premiers contacts avec la ville.....	65
3.1.2. Construction de la structure spatiale.....	69
3.1.3. Interprétation de la structure spatiale.....	69
3.2. Du schéma au modèle graphique	75
3.3. Principaux modèles urbains.....	79
3.3.1. Modèles de villes des pays développés.....	79
3.3.2. Modèles de villes du Tiers Monde	83
3.3.3. Autres modèles	83
4. EXEMPLES DE MISE EN OEUVRE.....	97
4.1. Construire la structure spatiale d'un territoire urbain : les exemples de Charleroi et de Liège.....	97
4.1.1. Quelques considérations sur le cadre territorial.....	97
4.1.2. Principales composantes humaines des structures spatiales	97
4.1.3. Influences du cadre naturel et de l'histoire.....	103
4.1.4. Essai de synthèse.....	103
4.2. Interpréter la structure spatiale d'un territoire urbain : les exemples de sept grandes villes.....	107
4.2.1. Considérations méthodologiques.....	107
4.2.2. Berlin	109
4.2.3. Copenhague	111

4.2.4. Varsovie.....	113
4.2.5. Istanbul.....	115
4.2.6. Kinshasa	117
4.2.7. São Paulo.....	119
4.2.8. Sydney.....	121
Annexes	
1. Les régions urbaines belges en 1991.....	123
2. Les 150 premières agglomérations mondiales en 2000.....	129
3. Modélisation de quatre types de villes au site spécifique.....	131
Glossaire	137
Liste des documents	141
Bibliographie	
1. Ouvrages consacrés aux villes	143
2. Autres travaux.....	146
3. Quelques sources sur le WEB.....	147

Introduction

Depuis moins de dix ans, la littérature sur les villes – et en particulier – sur les grandes villes – est de plus en plus abondante. Dès lors, pourquoi un ouvrage de plus sur ce thème ?

Trois raisons ont guidé notre choix.

1. L'abondance rend souvent perplexe le non-spécialiste d'une matière car comment choisir quand beaucoup de livres ont des titres voisins et semblent se ressembler ?
2. La plupart des publications sont destinées à l'enseignement universitaire de 2^e ou 3^e cycle et ne sont dès lors pas adaptées à un transfert direct dans le secondaire, voire dans l'enseignement supérieur de premier cycle.
3. Les villes constituent un thème important des nouveaux programmes de l'enseignement secondaire belge francophone ; on le retrouve en 3^e et 4^e de l'enseignement catholique (où il est demandé d'étudier l'organisation de l'espace urbain, d'une part, en Europe, en Amérique du Nord et, d'autre part, dans des pays peu ou pas développés) et en 5^e de l'enseignement de la Communauté Française (où le professeur doit traiter à la fois de l'organisation spatiale et des mutations des tissus urbains en Belgique à partir d'études de cas et d'espaces urbains à fonctions spécifiques comme un grand port et une cité balnéaire).

Le thème des villes méritait dès lors que l'on y applique la démarche par compétences. La publication s'inscrit ainsi dans la collection « **Compétences 2001** », initiée par la FEGEPRO en 2000, et succède aux volumes précédents : le n° 47 (*Savoirs et outils pour rendre intelligibles les territoires d'ici et d'ailleurs*), le n° 48 (*Lire les territoires d'ici et d'ailleurs (1) : Israël et Côte d'Ivoire*), le n° 49 (*Lire les territoires d'ici et d'ailleurs (2) : Port d'Anvers, Aéroport de Bruxelles-National et Pôle Européen de Développement*) et le n° 50 (*Lire les territoires d'ici et d'ailleurs (3) : l'Asie des hautes densités et Des espaces touristiques balnéaires*).

Le fascicule comprend **quatre parties** : une présentation de la géographie des villes à travers 27 publications récentes, les savoirs de base pour lire les territoires urbains, un guide méthodologique et neuf exemples de mise en oeuvre.

Ce travail repose beaucoup sur notre propre pratique pédagogique à l'Université de Liège où depuis trois ans nous assurons en première licence en Sciences géographiques le cours de Géographie urbaine et où nous participons, depuis un an, en première candidature à un cours intégré (géomatique, géographie physique, géographie économique et sociale) d'Introduction à la géographie. À cette occasion, nous aimerions remercier ici les étudiants qui ont accepté les pratiques nouvelles proposées et qui se sont souvent beaucoup investis pour mener à bien leurs travaux (dont sept sont résumés en quatrième partie) de même que nos deux Assistants : J.-B. Jehin pour la Géographie urbaine et L. Kessler pour l'Introduction à la géographie. Merci aussi à R. Fourneau pour ses remarques relatives au schéma de Charleroi.

Par ailleurs, nos remerciements s'adressent encore à Michèle Arnold et à Chantal Sarto qui ont assuré avec beaucoup de soin le graphisme, la mise en page et la saisie de notre manuscrit.

1. LA GÉOGRAPHIE DES VILLES À TRAVERS 27 PUBLICATIONS RÉCENTES

L'objectif de cette première partie n'est pas de proposer une synthèse bibliographique des travaux sur la ville par ailleurs très nombreux mais de présenter – à travers un système de fiches – les travaux les plus récents en langue française et ce dans le but d'aider les enseignants à mieux choisir leurs ouvrages de référence.

En effet, les villes et plus particulièrement les plus grandes (en général celles de plus de 2 millions d'habitants) ont récemment fait l'objet de nombreuses publications en raison de l'inscription de la question des très grandes villes aux concours français du CAPES et de l'Agrégation. Nous avons ainsi dénombré 18 publications sorties en 2000 et 2001 dont 15 spécialement écrites pour les concours.

À côté de listes bibliographiques (comme celles publiées par *Historiens et Géographes*, n° 372, 2000, pp. 413-434 et n° 373, 2001, pp. 271-280), il est donc apparu utile, un peu sur le modèle de l'AFDG (Association Française pour le Développement de la Géographie) (*Bibliothèque virtuelle sur la ville. Trente ouvrages essentiels pour comprendre l'évolution contemporaine des villes européennes*, 2000), de présenter les principaux travaux récents en y joignant quelques autres publications éditées entre 1994 et 1999 et d'ajouter au sommaire de chaque livre quelques commentaires généraux permettant au lecteur de mieux percevoir les spécificités des ouvrages sélectionnés.

Les publications retenues ont été rangées en quatre catégories : ouvrages généraux, grandes villes en général, grandes villes de certaines parties du monde et publications à caractère didactique.

Ajoutons que ce travail ne prend pas en compte les grands traités classiques de géographie urbaine (par exemple, les livres de J. Beaujeu-Garnier (1995) ou de P. Claval (1982)), ni des publications antérieures à 1994 et consacrées à certains types de villes du monde (par exemple, J. Denis (1987) ou C. Chaline (1989)), ni encore des ouvrages généraux (par exemple, les travaux de G. Burgel (1993) ou de P. Merlin (1994, 1996 et 1999)). Le lecteur intéressé par ces publications ou par quelques ouvrages de base en langue anglaise, se référera à la bibliographie reprise en fin de volume (1.1. et 1.2.).

Enfin, l'enseignant confronté à la confection d'un cours sur les villes peut encore utilement consulter les manuels scolaires français de Seconde et de Terminales où il trouvera des développements sur deux sujets urbains, à savoir, d'une part, les dynamiques urbaines et l'environnement urbain (explosion urbaine, espaces de la ville et environnement urbain) et, d'autre part, les grandes villes d'Afrique.

1.1. Cinq ouvrages généraux

BLOC-DURAFFOUR Pierre,
Les villes dans le Monde,
 A. Colin, Coll. Synthèse Géographie n° 42, Paris, 1998, 96 pages.

Sommaire

- Chapitre 1. La croissance des villes
- Chapitre 2. La forme des villes
- Chapitre 3. Les fonctions urbaines
- Chapitre 4. Le fonctionnement des villes
- Chapitre 5. L'aménagement des villes

Commentaires

- Un véritable exploit : cerner toutes les facettes de la géographie urbaine en 96 pages à travers 19 dossiers de 2 à 6 pages chacun.
- Ouvrage très clair, accessible aux étudiants de la fin du secondaire.
- Vision assez classique de la géographie urbaine où l'on privilégie notamment les fonctions et le fonctionnement des villes.
- Bons documents clairs et bien réalisés.
- Choix des exemples (variés et internationaux) toutefois rarement justifiés et sources souvent absentes.

DORIER-APPRILL Elisabeth (dir.),
Vocabulaire de la ville. Notions et références,
 Éd. du Temps, Questions de Géographie, Paris, 2001, 191 pages.

Sommaire

- Concepts et problématique
 - Lexique des villes et de l'urbain
 - La citadinité, ou comment un mot peut en cacher d'autres
 - Des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale : une approche critique de la notion de fragmentation
- Sources et références
 - Comparer les grandes villes du monde
 - Sélection bibliographique francophone sur les villes et l'urbain

Commentaires

- Un ouvrage de consultation avec les principales notions sur la ville regroupées par thème, un examen critique des sources statistiques ainsi qu'une sélection bibliographique francophone.
- Volonté des auteurs de présenter les problèmes urbains sous différentes approches géographiques et en intégrant les apports des disciplines connexes.
- Précieuse analyse systématique des données urbaines par pays sur base de l'Annuaire démographique de l'ONU et remise à jour de la base GEOPOLIS (voir ci-après, p. 9) pour les 150 premières agglomérations mondiales en 2000.
- Document d'accès aisé grâce à son index, un style clair et la limitation des propos à l'essentiel.

MORICONI-EBRARD François,
GEOPOLIS. Pour comparer les villes du monde,
Anthropos, Coll. Villes, Economica, Paris, 1994, 246 pages.

Sommaire

- Chapitre 1. La comparaison internationale des villes
- Chapitre 2. Les sources statistiques nationales (1950-93)
- Chapitre 3. L'élaboration d'une base mondiale de données harmonisées
- Annexe 1. Descriptif des informations contenues dans la base de données
- Annexe 2. Inventaire des sources statistiques nationales
- Annexe 3. Statistiques de base sur la population urbaine
- Annexe 4. Population 1950-1960-1970-1980-1990 des agglomérations de plus de 10 000 habitants avec coordonnées géographiques

Commentaires

- Ouvrage de référence en matière de statistiques urbaines puisque, outre un bilan mondial des ressources à l'échelle mondiale, il fournit – pour la première fois – un répertoire des 26 000 agglomérations mondiales de plus de 10 000 habitants et ce dans un système de définition harmonisée de l'espace urbain. L'annexe 4 est particulièrement utile : on y trouve les agglomérations classées par pays, avec leurs coordonnées géographiques, leur superficie et l'évolution de la population de 1950 à 1990.
- Travail remis à jour en 1999-2000 avec publication des résultats relatifs aux grandes agglomérations, d'une part, dans F. Moriconi-Ebrard, 2000 (voir ci-après, p. 18) et, d'autre part, dans E. Dorier-Apprill, 2001 (voir p. 8).

PAULET Jean-Pierre,
Géographie urbaine,
 A. Colin, Coll. U Géographie, Paris, 2000, 315 pages.

Sommaire

- Première partie. La ville : théories et réalités
 - Chapitre 1. Définir « l'urbain »
 - Chapitre 2. Des systèmes centraux
 - Chapitre 3. Une hiérarchie urbaine
- Deuxième partie. Une ère nouvelle
 - Chapitre 4. Vers une urbanisation générale
 - Chapitre 5. Les pouvoirs des « villes globales »
- Troisième partie. La ville éclatée
 - Chapitre 6. Le quartier : quelles théories ?
 - Chapitre 7. Les centres : crises et rénovations
 - Chapitre 8. De la banlieue à la périurbanisation
- Quatrième partie. La ville : espace vécu
 - Chapitre 9. Le paysage urbain : du réel au symbolique
 - Chapitre 10. Des cartes plein la tête
 - Chapitre 11. La ville « source d'anxiété »
- Cinquième partie. Un développement durable
 - Chapitre 12. Un mal-développement
 - Chapitre 13. De l'architecte à l'urbanisme
 - Chapitre 14. Quelles politiques de la ville ?

Commentaires

- Le traité de géographie urbaine le plus récent destiné principalement à un public universitaire. Très complet, il aborde tous les thèmes, en particulier les plus actuels : le mal-développement, les villes globales, la ville éclatée, les problèmes urbains dans une vision très sociale et culturelle.
- Exemples variés et internationaux.
- Excellents dessins (cartes, graphiques) à la fois très pédagogiques et bien réalisés.
- Toutefois des développements parfois confus surtout dans les parties les plus théoriques et méthodologiques (chapitres 1 et 2), des titres trop « journalistiques » et une surabondance de citations, de références malheureusement incomplètement référencées et parfois manquantes au niveau des exemples et des documents.

PELLETIER Jean et DELFANTE Charles,
Villes et urbanisme dans le Monde,
 A Colin, Coll. U Géographie, Paris, 2000, 4^e édition, 199 pages.

Sommaire

Livre I. Les villes

Première partie : les données générales de la ville

Chapitre I. Les aspects extérieurs de la ville. Situation et sites

Chapitre II. Architectures et plans de la ville

Chapitre III. Le contenu de la ville

Chapitre IV. Les acteurs de la ville

Chapitre V. La hiérarchie des villes et les réseaux urbains

Deuxième partie : les grands types de villes dans le monde contemporain

Chapitre I. Les villes du monde occidental européen

Chapitre II. Les villes nord-américaines

Chapitre III. Les villes des anciens pays socialistes développés

Chapitre IV. Les villes des pays du Tiers-Monde

Chapitre V. Les villes islamiques

Livre II. Les principaux éléments de l'urbanisme

Chapitre I. Petite histoire de l'urbanisme

Chapitre II. Les bases techniques et matérielles de l'urbanisme

Chapitre III. Les villes et la circulation

Chapitre IV. Les mécanismes régulateurs de la ville

Chapitre V. Les politiques économiques et sociales de la ville

Commentaires

- Quatrième édition d'un ouvrage destiné surtout à des architectes et urbanistes mais utile à ce titre aux géographes à qui il donne un regard plus urbanistique.
- Nombreux plans et documents d'aménagement mais de qualité inégale.
- Si la première partie est classique, la deuxième partie et le livre II sont beaucoup plus originaux car ils offrent une bonne synthèse, d'une part, sur les grands types de villes et, d'autre part, sur les grands thèmes de l'urbanisme.

1.2. Onze livres sur les grandes villes

BRUYELLE Pierre (coord.),

Les très grandes concentrations urbaines,

SEDES, Dossiers des Images Économiques du Monde n° 26, Paris, 2000, 318 pages.

Sommaire

Première partie. Les très grandes villes : définitions, caractères, problèmes

Chapitre 1. Les très grandes villes dans le monde

Chapitre 2. Le rôle géographique des grandes villes

Chapitre 3. Démographie et grandes agglomérations

Chapitre 4. Les fondements économiques des grandes agglomérations et de leur développement

Chapitre 5. La dynamique des services

Chapitre 6. Le territoire des grandes métropoles mondiales : évaluation des politiques et des outils de régulation

Chapitre 7. Les problèmes des très grandes villes

Deuxième partie. Les très grandes villes dans les aires géographiques : caractères spécifiques ?

Chapitre 8. Les grandes agglomérations des pays anciennement développés

Chapitre 9. Les pays d'économie avancée et de développement récent
(Amérique du Nord et Australie)

Chapitre 10. Les pays en voie de développement

Chapitre 11. Asie de l'Est et du Sud-Est

Commentaires

- Ouvrage très complet articulant des synthèses thématiques et des analyses par grandes aires géographiques.
- Publication de niveau 2^e ou 3^e cycle universitaire.
- Présentation de chacun des sujets par un auteur « spécialiste » de la question (18 au total). Vision assez encyclopédique des sujets avec accent mis souvent sur la problématique économique.
- Beaucoup de données statistiques récentes et de tableaux d'évolution.
- Documents de qualité inégale, pas toujours très lisibles.

DORIER-APPRILL Elisabeth (coord.),

Les très grandes villes dans le Monde,

Éd. du Temps, Questions de Géographie, Paris, 2000, 382 pages.

Sommaire

Les très grandes villes du monde. Situation géographique et cadrage historique
 Globalisation, métropolisation. L'effet de taille sur les activités des grandes villes du monde
 Acteurs, institutions et territoires dans les grandes villes du Sud entre démocratie et marché
 Problèmes et défis de la gestion urbaine dans les très grandes villes du Sud
 L'urbanisation illégale dans les grandes villes méditerranéennes : consolidation d'une pratique informelle
 Les mondes des grandes villes en Amérique du Nord
 Les grandes villes européennes
 Londres et Paris, deux métropoles entre dynamique périphérique et régénération de l'urbain existant
 Deux idées fausses sur la métropole parisienne
 Moscou et Saint-Petersbourg, des grandes villes en mutation ?
 Les grandes villes d'Asie orientale
 Les métropoles d'Asie du Sud-Est
 Mégalo-poles japonaises : entre mégalo-pole et méta-pole
 Séoul, vitrine du développement sud-coréen
 Les grandes villes d'Afrique sud-saharienne
 La très grande ville latino-américaine
 Ségrégation, fragmentation, sécession dans les grandes villes latino-américaines : l'exemple de l'agglomération de Buenos Aires
 Mexico : les ambiguïtés d'une mégapole

Commentaires

- 18 contributions différentes sur le thème des grandes villes et ce à différentes échelles : celle de la ville elle-même, celle du continent ou de la grande région et celle du monde ou d'une partie du monde (le Sud).
- Des contributions aux approches différentes selon les sensibilités propres aux différents auteurs.
- Des documents statistiques, graphiques et cartographiques inégalement répartis et qualité des illustrations assez variable ; peu de photographies.
- Travail essentiellement destiné à un public d'étudiants universitaires.

DUREAU Françoise, DUPONT Véronique, LELIÈVRE Èva, LÉVY Jean-Pierre et LULLE Thierry (coord.),

Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale,

Anthropos- IRD, Coll. Villes, Economica et IRD, Paris, 2000, 656 pages.

Sommaire

- Une mise en perspective comparative de 19 métropoles mondiales
- Les métropoles des pays développés dans la « transition urbaine »
- Première partie. Expansion spatiale et redistribution des densités
 - De la ville compacte aux métropoles polycentriques (Encarts : Bangkok et Moscou)
 - Six cas : Abidjan – Bogota – Delhi – Le Caire – Paris – São Paulo
- Deuxième partie. Stratégies et choix résidentiels
 - Les modes d'habiter : des choix sous contrainte
 - Huit cas : Bamako – Bogota – Delhi – Hanoï – Le Caire – Paris – Santiago du Chili – São Paulo
- Troisième partie. Ségrégation résidentielle et ségrégation fonctionnelle
 - De l'extension au renouvellement métropolitain : mosaïque sociale et mobilité (Encart : Strasbourg)
 - Sept cas : Bogota – Delhi – Johannesburg – Kampala – Montréal – Paris – Santiago du Chili
- Quatrième partie. Les interactions entre pratiques résidentielles et politiques urbaines et leurs effets spatiaux
 - L'action publique à l'épreuve des pratiques (Encart : Ciudad Guatemala)
 - Sept cas : Bogota – Delhi – Johannesburg – Mumbai – Ouagadougou – Paris – São Paulo
 - Conclusion générale : un point de vue méthodologique
- Repères comparatifs pour les 19 métropoles
 - Organisation de la comparaison internationale
 - Les 19 métropoles

Commentaires

- Ouvrage scientifique non écrit pour les concours, articulé autour des mobilités spatiales et leur rôle dans les recompositions des territoires métropolitains.
- Intervention des auteurs focalisée sur les 4 thèmes de l'ouvrage.
- Dans chaque partie : un texte général et des développements spécifiques à certains cas.
- En fin de livre, présentation de chaque métropole avec grille commune sur 8 points : contexte politico-administratif, rôle économique de la métropole, contexte démographique national, dynamique démographique de la métropole, dynamique spatiale de la métropole, formes de production et statuts d'occupation du logement, grandes lignes des politiques urbaines, références bibliographiques.
- Travail au total très riche avec des exemples surtout des « Sud » ; très belle cartographie mais cartes surtout statistiques et politico-administratives.

GERVAIS-LAMBONY Marie-Anne,

Les très grandes villes,

Atlande, Clefs Concours, Géographie générale, Neuilly, 2001, 215 pages.

Sommaire

- Qu'est-ce que la très grande ville ?
- Le modèle urbain américain
- Les villes sud-américaines : modèles métis ?
- Le modèle européen
- Les villes africaines et arabo-musulmanes
- Les villes asiatiques

Commentaires

- Ouvrage très pédagogique articulant bien les contributions de 26 auteurs différents.
- Une première partie générale reprenant des thèmes classiques de la géographie urbaine (morphologie et fonctions urbaines), des thèmes plus nouveaux (gouvernement des villes et réseaux mondiaux), des thèmes issus des « crises » actuelles (mobilités urbaines et formes de ségrégation).
- Pour les chapitres régionaux, une synthèse générale précédant les études de cas (plus de 20).
- Vision dans l'ensemble assez classique notamment en matière de cartographie où l'on trouve trois types de cartes : des cartes mondiales, des cartes par continent et des cartes au niveau des agglomérations étudiées ; documents très souvent en couleurs et très lisibles.
- Glossaire regroupant termes généraux et régionaux.

JALABERT Guy (coord.),

Portraits de grandes villes. Société – Pouvoirs – Territoires,

Presses Universitaires du Mirail, Coll. Villes et territoires, Toulouse, 2001, 295 pages.

Sommaire

Introduction : quatorze villes, cinq thèmes d'analyse
 Montréal, les métamorphoses d'une métropole américaine
 Toronto, nouveau modèle de la gouvernance urbaine ?
 Los Angeles, l'industrialisation de l'image et de la culture
 Mexico, vers l'abandon de la rente de situation nationale ?
 Santiago du Chili ou les contrastes du néo-libéralisme
 Buenos Aires, de la métropole européenne à la mégapole latino-américaine
 Berlin, une métropole au pied du Mur
 Moscou, capitale russe ou métropole mondiale ?
 Barcelone, entre Catalogne et Europe
 Istanbul, une mégapole en quête de cohérence et de stabilité
 Le Caire, une croissance maîtrisée ?
 Le renouveau de Shanghai
 Hanoï et Hô Chi Minh-Ville (Saigon), double métropolisation et développement
 Trajectoires de grandes villes : remarques finales

Commentaires

- Recueil de 14 monographies organisées autour de 5 thèmes : la dimension démographique, la dynamique économique, les structures sociales, la gouvernance, les structures spatiales et les paysages construits.
- Synthèse finale visant à traduire analogies et différences, à savoir pour les premières : une tertiarisation générale, des ségrégations sociales qui s'accroissent et des aires urbaines mal gouvernables et pour les deuxièmes : des positions changeantes dans des temporalités raccourcies et des croissances démographiques différenciées.
- Bons documents mais de conception très variable selon les auteurs, parfois exclusivement descriptifs, plus rarement explicatifs.

LACOSTE Yves (coord.),

Géopolitique des grandes villes,

Hérodote, Revue de Géographie et de Géopolitique, n° 101, Paris, 2001, 206 pages.

Sommaire

Géopolitique des grandes villes
Société de géopolitique
Les villes mondiales, villes du système mondial
Paris/Londres : enjeux géopolitiques de villes capitales
Pour une démarche nouvelle de géopolitique urbaine
Los Angeles et San Francisco
Berlin, capitale en attente
Buenos Aires, métropolisation et nouvel ordre politique
Pékin, Shanghai, Hong Kong
Karachi et ses territoires en conflit
Hérodote a lu

Commentaires

- Numéro spécial de la revue Hérodote où l'accent est mis sur l'approche géopolitique, c'est-à-dire non seulement sur les enjeux territoriaux « objectifs » des rivalités de pouvoirs mais aussi sur leurs raisons plus ou moins « subjectives », c'est-à-dire les représentations que les protagonistes de ces conflits – et l'opinion qu'ils influencent – se font des raisons de leurs différences.
- 9 contributions par 9 auteurs différents qui cherchent au total à étudier les rivalités de pouvoirs sur un territoire en fonction des différents niveaux d'analyse spatiale, du monde à l'échelle du quartier.
- Des cartes intéressantes et très bien dessinées, malheureusement en nombre limité.
- Publication de niveau 2^e ou 3^e cycle universitaire.

MORICONI-EBRARD François,
De Babylone à Tokyo. Les grandes agglomérations du Monde,
Geophrys, Paris, 2000, 344 pages.

Sommaire

Première partie. Identifier la grande ville

Chapitre 1. L'identification du seuil

Chapitre 2. Les grandes agglomérations du monde

Chapitre 3. Le divorce entre agglomération et aire métropolitaine

Deuxième partie. Agriculture, armée, argent : l'alliance des 3 A

Chapitre 1. La logique de la localisation des plus grandes agglomérations

Chapitre 2. L'élévation de la taille démographique des villes

Chapitre 3. Logiques d'externalisation

Troisième partie. Répartition régionale des grandes agglomérations

Chapitre 1. Les phases de développement des agglomérations

Chapitre 2. Le poids des grandes agglomérations dans le monde actuel

Chapitre 3. Comparaisons régionales

Commentaires

- Ouvrage sans conteste original dans sa problématique qui s'inscrit dans une perspective historique et repose sur un modèle théorique : les 3 A (agriculture- armée – argent).
- Travail utilisant une très abondante documentation statistique et territoriale, conduisant l'auteur à traiter pratiquement tous les cas mondiaux.
- Beaucoup de tableaux statistiques, de graphiques et de cartes inédites, souvent de bonne qualité iconographique.
- Livre essentiellement destiné à un public d'étudiants universitaires même si certains documents peuvent être utilisés dans le secondaire.

PAULET Jean-Pierre (dir.), BAILLY Antoine S., CADENE Philippe, FERRIER Jean-Paul, GIBSON Lay J., GLENN Eric et LOZATO-GIOTART Jean-Pierre,

Les très grandes villes dans le Monde,

CNED et SEDES, Concours, CAPES-Agrégation d'histoire et de géographie, Paris, 2000, 240 pages.

Sommaire

- Chapitre 1. Le nombre, la puissance et le symbole
- Chapitre 2. Les métropoles américaines : au-delà des limites urbaines
- Chapitre 3. Les grandes villes des pays faiblement peuplés
Des agglomérations nombreuses et inégalement réparties
- Chapitre 4. Mégapoles et territoires métropolisés
- Chapitre 5. Des agglomérations au coeur du système mondial
- Chapitre 6. La pauvreté du plus grand nombre et les difficultés de la gestion urbaine
- Chapitre 7. De l'urbain au post-urbain
Théorie géographique de la métropolisation et prospective pour une habitation durable des territoires
- Chapitre 8. Grandes villes et logique touristique

Commentaires

- Ouvrage un peu composite avec des chapitres assez autonomes écrits chacun par un ou plusieurs auteurs. Aucune synthèse générale ou introduction explicitant le choix des thèmes traités. Pas d'index, ni de bibliographie commune.
- Publication de niveau 2^e ou 3^e cycle universitaire.
- Quelques problématiques originales et intéressantes : le cycle de vie urbain (appliqué aux métropoles américaines) (A.S. Bailly, L.J. Gilson et E. Glenn), une théorie géographique de la métropolisation et prospective pour une habitation durable des territoires (J.-P. Ferrier), grandes villes et logique touristique (J.-P. Lozato-Giotart).

SEMMOUD Bouziane,

Introduction à la géographie des grandes villes,

Éd. du Temps, Cours de géographie, Paris, 2001, 255 pages.

Sommaire

Première partie. Les très grandes agglomérations : effectif, répartition et poids

I. Combien sont-elles ? Harmoniser pour comparer

II. Répartition par grandes régions

III. « Deux poids, deux mesures ! » Poids démographique et poids économique

Deuxième partie. La concentration démographique, temporalités et modalités

I. Tendances convergentes mais temporalités décalées, rythmes différenciés

II. Facteurs de l'évolution de la concentration démographique

III. Les très grandes villes dans les systèmes urbains

Troisième partie. Dynamique de la métropolisation. La genèse des très grandes villes et leur évolution

I. Site et situation ne suffisent pas à expliquer les localisations

II. Constructions politiques et grandes agglomérations

III. La fonction capitale

IV. Accumulation des capitaux

V. La base industrielle ou la diffusion de la métropolisation

VI. La désindustrialisation. Délocalisation et redéploiement

VII. La mutation tertiaire et la révolution des technopoles ou la remétropolisation sélective

Quatrième partie. Les structures urbaines entre centralité(s) et suburbanisation

I. Les modalités spatiales de la métropolisation

II. L'espace produit. La ségrégation socio-spatiale

En guise de conclusion : problèmes des métropoles et gestion urbaine

I. Des géants aux pieds d'argile

II. Contraintes financières et « balkanisation » institutionnelle

Commentaires

- Synthèse sur les mutations géographiques des très grandes agglomérations du monde construite sur le modèle d'un traité de géographie urbaine.
- Travail reposant sur une abondante bibliographie et de nombreuses études de cas.
- Manuel essentiellement destiné à un public d'étudiants universitaires.
- Nombreux tableaux, graphiques et cartes.

WACKERMANN Gabriel (dir.),

Les métropoles dans le Monde,

Ellipses, Les dossiers du CAPES et de l'Agrégation, Paris, 2000, 222 pages.

Sommaire

I. Documentation méthodologique et statistique

II. Aspects généraux

Dossier 1. Mondialisation, métropolisation et mégapolisation

Dossier 2. L'idée de nature dans les grandes métropoles nord-américaines

Dossier 3. La population des très grandes villes du monde

Dossier 4. Les périphéries métropolitaines, problématique et caractères généraux

Dossier 5. Le contrôle du développement des périphéries métropolitaines

Dossier 6. Structuration de l'espace et grandes métropoles en Europe

Dossier 7. Les très grands espaces urbains européens et la tertiarisation

III. Cas métropolitains

Dossier 1. New York

Dossier 2. Chicago et Los Angeles

Dossier 3. Le grand Tokyo

Dossier 4. Paris et Londres, illustrations de l'unité et de la diversité des grandes métropoles occidentales

Dossier 5. Bruxelles, ville internationale dans le coeur urbanisé de l'Europe du nord-ouest

Dossier 6. Une région métropolitaine en voie de réaffirmation : le cas de Berlin

Dossier 7. Moscou en huit questions

Dossier 8. Abidjan en huit questions

Dossier 9. Problèmes environnementaux dans les grandes métropoles, exemple de Mexico

Dossier 10. La très grande ville maritime : Singapour

Dossier 11. Les très grandes villes indiennes : caractéristiques et problèmes

Commentaires

- Publication visant directement la préparation aux concours et plus spécifiquement les exercices de commentaire de documents d'un dossier livré au candidat.
- 18 dossiers proposés : 7 généraux et 11 études de cas, par 13 auteurs différents.
- Une documentation méthodologique et statistique précédant ces dossiers : son but est de clarifier les notions d'unité urbaine, de ville et d'agglomération et de fournir des informations statistiques comparables sur 65 grandes villes.
- Textes au total très classiques ; documents de qualité inégale et pas toujours bien reproduits.

WACKERMANN Gabriel (dir.),
Les très grandes villes dans le Monde en dissertations corrigées,
 Ellipses, CAPES/Agrégation, Paris, 2000, 176 pages.

Sommaire

Première partie : Approche générale

L'évolution démographique des grandes villes au XX^e siècle

Les systèmes urbains relatifs aux grandes villes en l'an 2000

La géographie intra-urbaine de la population des grandes villes européennes

Le gouvernement métropolitain

Les relations économiques et financières entre la très grande ville et la nation

L'eau dans les grandes agglomérations de l'aire arabe et iranienne

Deuxième partie : Approche continentale

La métropolisation support instrumentalisé de la mondialisation. L'expérience des États-Unis

La grande ville nord-américaine : entre centre et périphérie

La grande ville portuaire nord-américaine en recomposition

Les grandes villes européennes et leur structuration socio-économique

Les structures actuelles des grandes villes africaines

Les très grandes villes maritimes des « Sud » et les pays enclavés : le cas de l'Afrique francophone

Grande ville et métropolisation en Russie

De Moscou à Shanghai : deux sorties contrastées de l'ordre urbain communiste

Troisième partie : Études de cas urbains

Le profil actuel d'une vieille métropole historique

Les métropoles du Canada et l'intégration nord-américaine

Montréal et Toronto : la mutation culturelle de deux métropoles 1950-2000

Le Grand Alger

Le Grand Caire, développement et aménagement

Une métropole historique confrontée à une urbanisation explosive : Istanbul

Y a-t-il une mégalopole sud-coréenne ?

Commentaires

- Publication visant également la préparation aux concours et plus spécifiquement la dissertation et son complément : le croquis et le schéma de synthèse.
- 21 sujets proposés : 6 au niveau général, 8 au niveau des continents et 7 études de cas, par 14 auteurs différents.
- Pour chaque sujet, présentation de « dissertations-modèles », l'introduction du livre rappelant les règles d'une bonne dissertation.
- Textes en général courts et souvent accompagnés d'un croquis mais documents de qualité inégale et pas toujours bien reproduits.

1.3. Sept livres sur les grandes villes de certaines parties du Monde

FREROT Anne-Marie (dir.),
Les grandes villes d'Afrique,
 Ellipses, Dossier du Bac Géographie, Paris, 1999, 224 pages.

Sommaire

- Introduction (Dossier I)
- Partie I. Situation géographique et évolution
 - Chapitre 1. Héritages
 - Chapitre 2. Explosion urbaine contemporaine
 - Chapitre 3. Structures actuelles
- Partie II. Crises et politiques urbaines
 - Chapitre 1. Villes d'Afrique entre développement durable et gouvernance urbaine (Dossier II)
 - Chapitre 2. Se loger (Dossier III)
 - Chapitre 3. Se déplacer (Dossier IV)
 - Chapitre 4. Agir, travailler, vivre et ... survivre
- Partie III. Étude de quelques grandes villes africaines
 - Chapitre 1. Le Caire, la victorieuse
 - Chapitre 2. Lagos la démesurée : l'émergence d'une mégapole
 - Chapitre 3. Johannesburg, le coeur doré de l'Afrique
 - Chapitre 4. Kinshasa : mégacité au coeur de l'Afrique
 - Chapitre 5. Casablanca, la mégapole maghrébine (Dossier V)
 - Chapitre 6. Khartoum, de la ville coloniale au projet islamique
 - Chapitre 7. Addis Abäba, la plus haute capitale des sables
 - Chapitre 8. Nairobi, l'incontournable (Dossier VI)
 - Chapitre 9. Nouakchott, la capitale des sables
 - Chapitre 10. Brazzaville, la « verte » : une capitale disloquée par la violence

Commentaires

- Synthèse assez détaillée des grandes villes d'Afrique conçue en trois parties : traits généraux, conséquences des crises urbaines et politiques urbaines, 10 études de cas.
- Chaque chapitre suivi par une bibliographie spécifique et un dossier de documents joint à six thèmes.
- Propos assez classiques et documents relativement nombreux mais qualité de reproduction de certains (surtout des cartes) parfois faible.
- Publié dans une collection « Bac », le livre est principalement destiné aux enseignants pour la préparation de leurs cours (matière de Terminale).

TRIBOUT Didier et VONTHRON Philippe,
Les grandes villes d'Afrique,
 Ellipses, Coll. Le Bac en tête, Géographie, Paris, 1998, 64 pages.

Sommaire

1. Situation géographique, évolution des grandes villes africaines
 - I. L'héritage
 - II. L'explosion urbaine contemporaine
 - III. Les structures actuelles
2. Crises et politiques urbaines
 - I. Le logement
 - II. Les déplacements urbains
 - III. La polarisation de l'espace
 - IV. Agir et travailler
 - V. Affronter le quotidien
 - VI. Quelle politique de la ville ?
3. Étude détaillée de sept grandes villes africaines
 - I. Une ville musulmane : Le Caire
 - II. Lagos la démesurée
 - III. Kinshasa : la « porte du Congo »
 - IV. Niamey : « fille du fleuve »
 - V. Abidjan, « la perle des lagunes »
 - VI. La plus grande agglomération du Maghreb : Casablanca
 - VII. Johannesburg, métropole économique d'Afrique australe

Commentaires

- Ouvrage destiné aux candidats au Bac et aux étudiants universitaires.
- Courte synthèse du livre publié chez le même éditeur sous la direction d'A.-M. Frerot (voir fiche précédente) où l'on retrouve l'articulation en trois parties, la dernière ne comptant ici que 7 études de cas (à la place de 10).
- Texte clair et bien charpenté ; documents – souvent différents de l'autre livre – plus simples et en général aisément lisibles.
- Problématique de l'ouvrage proche de l'autre publication, l'objectif majeur étant de chercher à comprendre l'explosion urbaine africaine de la deuxième moitié du XX^e siècle et ses conséquences.

CHEVALIER Jacques,
Grandes villes et très grandes villes en Amérique du Nord,
Ellipses, Carrefours de Géographie, Paris, 2000, 159 pages.

Sommaire

La trame des villes
Les grandes et très grandes villes
La forme des agglomérations majeures
Représenter et interpréter : de « l'école de Chicago » à « l'école de Los Angeles »
Les logiques de restructuration économique
Changement social, polarisations et polarités
Société, politique et territorialités

Commentaires

- Ouvrage tentant d'articuler des analyses plutôt descriptives (trois premiers chapitres) avec trois démarches plus théoriques (trois derniers chapitres) issues de travaux récents émanant principalement de « l'école de Los Angeles » qui cherche à lire les mutations de la grande ville non seulement à travers son espace social mais encore ses mutations économiques et sa fragmentation géopolitique.
- Travail reposant sur une littérature essentiellement nord-américaine et de langue anglaise, d'où son intérêt pour un public francophone.
- Texte très clair, bien charpenté avec des encadrés méthodologiques, des tableaux et 12 figures très bien dessinées.
- Ouvrage principalement destiné à un public 2^e ou 3^e cycle universitaire.

GOUSSOT Michel,
Les grandes villes américaines,
A. Colin, Coll. U Géographie, 2000, 191 pages.

Sommaire

- Première partie. Urbanisation et métropolisation
- Chapitre 1. Une urbanisation confirmée
 - Chapitre 2. Un système urbain complexe
 - Chapitre 3. Les hiérarchies urbaines en mutation
 - Chapitre 4. Les grandes villes américaines dans l'archipel mondial
- Deuxième partie. Les pratiques des grandes villes américaines
- Chapitre 5. Villes et urbanité aux États-Unis
 - Chapitre 6. L'architecture au service d'une nouvelle urbanité
 - Chapitre 7. La rénovation des centres-villes
 - Chapitre 8. Les métropoles américaines et les communautés
 - Chapitre 9. Planification et aménagement des grandes villes américaines
 - Chapitre 10. Le futur par les banlieues

Commentaires

- Étude approfondie des villes des États-Unis de plus de 2 millions d'habitants sous leurs différentes facettes : démographie, développement, réseaux, problèmes économiques, sociaux et politiques... et dans une vision dynamique.
- Articulation heureuse de propos généraux et d'études de cas, de principes ou modèles et de descriptions précises.
- Iconographie importante et originale de belle qualité.
- Ouvrage de 2^e ou 3^e cycle universitaire.

VANDERMOTTEN Christian, VERMOESEN Frank, DE LANNOY Walter et DE CORTE Stefan,
Villes d'Europe. Cartographie comparée,
 Bulletin du Crédit Communal, n° 207-208, Bruxelles, 1999, 408 pages.

Sommaire

Forces, crises et repositionnement des grandes villes dans l'Europe contemporaine
 Le positionnement des régions métropolitaines dans les armatures européennes
 Situation des grandes villes européennes : permanence et mutations de l'histoire
 Situations, sites et plans des villes européennes
 Agglomérations morphologiques et aires urbaines fonctionnelles
 Structures socio-économiques des villes européennes
 Nouvelles tendances de l'urbanisme
 Atlas comparatif : 30 villes
 Zone métropolitaine centrale belge : Bruxelles-Anvers ; Bruxelles ; Anvers ; Liège ; La
 Randstad Holland ; Amsterdam ; Rotterdam ; Paris ; Lille ; Lyon ; Londres ; Berlin ; la
 région urbaine Rhin-Ruhr et Cologne ; Francfort ; Munich ; Athènes ; Budapest ;
 Bratislava ; Prague ; Varsovie ; Katowice et le bassin de haute Silésie ; Moscou

Commentaires

- Recherche scientifique de grande ampleur organisée en deux parties : d'abord une étude comparée des grandes régions métropolitaines, des permanences et des mutations récentes tant des populations que des économies et des territoires et des organisations en réseaux et, ensuite, un atlas comparatif limité à 30 cas (pourquoi ceux-là et pas d'autres ?) mais conçu pour chacun d'eux (même si certains dossiers sont plus complets que d'autres) selon le même plan et avec la même succession de documents.
- Ouvrage abondamment illustré de cartes, de graphiques et de très jolies photos ; beaucoup de documents en couleurs.
- Atlas particulièrement précieux pour l'enseignement car il fournit une documentation très cohérente facilitant les comparaisons. On y trouve, en effet, une carte routière et de localisation, une image satellitaire CORINE donnant l'utilisation du sol et jusqu'à 8 cartes statistiques : densités de population, évolution de la population, vieillissement, ménages 5 personnes et plus, étrangers, diplômés de l'enseignement universitaire, ménages propriétaires de leur logement et âge du logement.

ROCHEFORT Michel,
Le défi urbain dans les pays du Sud,
L'Harmattan, Paris, 2000, 184 pages.

Sommaire

Première partie. Croissance urbaine et répartition des villes dans les territoires

Chapitre 1. Enjeux et risques de la croissance urbaine

Chapitre 2. Des grandes villes à la périphérie du territoire national

Deuxième partie. Vivre en ville, le défi des risques sociaux

Chapitre 3. L'accès au sol. La production de l'espace urbain

Chapitre 4. De l'insolente modernité à l'envers du décor

Chapitre 5. De l'autoritarisme de l'État à la gestion partagée

Troisième partie. Métropoles du progrès ou monstres urbains

L'avenir des grandes villes dans les pays du Sud

Chapitre 6. Inquiétudes pour les grandes villes d'Afrique au Sud du Sahara

Chapitre 7. Les défis urbains en Amérique latine

Chapitre 8. Vers la fin des cauchemars en Asie du Sud et du Sud-Est ?

Chapitre 9. L'originalité des villes dans le monde arabe

Commentaires

- Ouvrage mettant essentiellement l'accent sur les défis et les perspectives des villes du Sud rangées en quatre sous-ensembles spatiaux qui pour l'auteur constituent des réalités socio-économiques bien différentes.
- Texte clair mais peu illustré : seulement quelques photographies mais aucune carte, ni aucun graphique.
- Travail destiné à la fois aux étudiants universitaires mais aussi aux responsables de la coopération et au grand public.

TROIN Jean-François,

Les métropoles des « Sud »,

Ellipses, Carrefours de Géographie, Paris, 2000, 160 pages.

Sommaire

Première partie. Spécificité des grandes villes des « Sud »

1. Des mégapoles aux métropoles : terminologie, caractéristiques, sélection
2. Le vertige de la croissance urbaine
3. Morphologie, activité, fonctionnement : vers une ville ségrégative
4. Métropoles des « Sud » et mondialisation

Deuxième partie. Les « Sud » ou la diversité urbaine

5. Les villes du Maghreb et du Moyen-Orient : enracinement et modernité
6. Les villes d'Afrique subsaharienne : du « creuset » urbain à la crise urbaine
7. L'Asie du Sud : foisonnement et complexités des villes indiennes
8. L'Asie du Sud-Est : des métropoles en transition
9. Les villes chinoises : une soif et une volonté de métropoles
10. Les villes d'Amérique latine : cités-relais ou pôles d'un nouveau continent ?

Conclusion. Quel destin pour les métropoles des « Sud » ?

Commentaires

- Ouvrage traitant principalement des 33 grandes villes des « Sud » ayant une réelle insertion mondiale.
- Étude de leurs spécificités (notamment par comparaison aux métropoles du Nord) et de leur diversité à travers un découpage en six grandes aires culturelles, géographiques et politiques.
- Excellente combinaison des études de cas (en général, deux par sous-ensemble) et de modèles généraux ; texte tout en nuance.
- Très beaux documents graphiques et cartographiques.

1.4. Quatre publications à caractère didactique

BECKERS Jacqueline, DEMEUSE Yves, MÉRENNE Émile, MÉRENNE-SCHOUMAKER Bernadette, STEGEN Pierre,

Multi-Cité. Le jeu du développement urbain,

FEGEPRO, Revue GEO n° 41, Bruxelles, 1997, 55 pages + plateau de jeu.

Sommaire

1. Introduction : une longue histoire
2. Jouer au cours de géographie, est-ce bien raisonnable ?
3. Apprendre la ville grâce à Multi-Cité : savoirs abordés par et à partir du jeu
4. Le jeu
5. Pour aller plus loin : une version longue
6. Fiches du jeu (14 fiches + glossaire des termes techniques)

Commentaires

- Jeu de rôle conçu pour apprendre la ville à partir de la lecture de son territoire (le plateau de jeu) et les stratégies des acteurs (équipe municipale et experts du bureau d'étude), le problème à résoudre étant la réalisation de projets : construction d'une école fondamentale, implantation d'un supermarché, aménagement de zones industrielles, construction de logements sociaux et implantation d'un complexe cinématographique. Dans chaque cas, il existe des contraintes budgétaires et politiques, à savoir des décisions préalables du Conseil communal.
- Plateau de jeu représentant le centre d'un pôle urbain avec son actuelle affectation du sol, son fleuve et son affluent, les réseaux de communication (par route et par fer), les lignes d'autobus, les piétonniers et aussi les valeurs foncières, le plan étant subdivisé en carrés d'1 ha chacun.
- Trois thèmes d'apprentissage privilégiés : la structure spatiale urbaine, la localisation des fonctions et le rôle des acteurs (citoyens, responsables d'équipement et pouvoirs publics).
- Jeu convenant à la fois pour le degré inférieur et le degré supérieur moyennant quelques adaptations.

CARLOT Yvan, CLERC Pascal, DUMONT Marie-Claude, OGIER Pascal, RIVOIRARD Marie-Jo et RENET Jacqueline,

Enseigner la ville en géographie,

Centre Régional de Documentation Pédagogique (CRDP) de l'Académie de Lyon, Suggestions Lycée, Lyon, 1995, 145 pages.

Sommaire

L'espace urbain, support d'apprentissages

Classe de seconde : exercices de sensibilisation et d'apprentissage

Classe de première : exercices d'approfondissement

Exercices d'évaluation

Les espaces urbains par la démarche déductive

Le modèle de la ville

Des études de cas : Mexico, Paris, Los Angeles

Un modèle archétypal : l'archétype de la ville des États-Unis

Les espaces urbains par la démarche inductive

La ville arabo-musulmane : première étape

Une étude de cas, la ville de Tunis : deuxième étape

Quels modèles de la ville arabo-musulmane : troisième étape

Commentaires

- Recherche pionnière en matière de modélisation de la ville dans les classes du secondaire avec proposition de deux démarches : une démarche déductive et une démarche inductive permettant soit de partir du modèle, soit d'y aboutir.
- En outre, première partie proposant une initiation à la géographie via des exercices sur les villes.
- Exemples variés : Toulouse, le Bassin parisien, Rouen, Chicago, la ville arabo-musulmane.
- Nombreux documents et démarches directement utilisables en classe.

DELVAUX Frédérique, PARTOUNE Christine, MÉRENNE-SCHOUMAKER Bernadette,
Les jeunes et la ville. Activités pédagogiques interdisciplinaires,
 Direction générale de l'Organisation des Études de la Communauté Française de Belgique, Bruxelles,
 1997, quatre fascicules et un A2 recto-verso, 216 pages.

Sommaire

1. Cadres de références
 - Ensemble, mieux vivre la ville
 - Mode d'emploi des fiches pédagogiques
 - Interdisciplinarité
 - Interculturalité
 - Enquête : la ville à l'école secondaire
 - Ville et exclusion dans les manuels d'histoire-géographie
 - Annexes
 - Grille d'évaluation des manuels scolaires
 - Grille de lecture des manuels scolaires
2. Règles de vie : 11 fiches
3. Mon quartier, ma ville : 28 fiches
4. Le logement : 25 fiches

Commentaires

- 54 fiches d'activités interdisciplinaires pour apprendre à mieux vivre la ville, s'adressant à presque tous les niveaux de l'enseignement secondaire, moyennant adaptation, prenant de dix minutes à plusieurs mois, ciblées sur Bruxelles ou plus générales, à réaliser en classe ou sur le terrain.
- Fiches regroupées en trois carnets thématiques et accompagnées d'un carnet épistémologique et didactique (« Cadres de référence ») et d'une carte des matières avec table des matières et références utiles.
- Chaque fiche composée de différentes rubriques : objectifs, pistes, déroulement, matériel, durée, bibliographie et sources.
- Activités proposées pour chaque thème s'articulant autour de trois phases : appropriation et découverte, prise de conscience et préparation à l'action et/ou action.
- Cinq objectifs traversant toutes les activités : développer un sentiment d'appartenance à son milieu, élargir l'espace familial, découvrir et respecter les différences, développer le sens des responsabilités et développer sa capacité à communiquer.

FERRAS Robert et VOLLE Jean-Paul,

99 réponses sur... la ville,

CRDP/CDDP Languedoc-Roussillon, Montpellier, 1996, 220 pages.

Sommaire

Dire la ville

À la recherche de la ville

Voir, écrire, représenter la ville

Villes d'autrefois et d'ailleurs, le temps et l'espace

Expliquer la ville

Approches

Les villes de l'écrit et du décrit

Pour finir, sans en finir, deux questions

Commentaires

- Recueil très original de 99 questions sur la ville auxquelles, selon les règles de la collection, les auteurs doivent répondre d'abord succinctement (moins de 10 lignes) puis de manière plus détaillée via la rubrique « Pour en savoir plus », le tout ne devant jamais dépasser deux pages.
- Questions variées à la fois géographiques et plus générales.
- Particulièrement intéressant : les regards des différentes disciplines sur la ville dans la partie « Approches ».
- Bibliographie fréquente dans la rubrique « Pour en savoir plus ».
- Index très utile des auteurs et des villes cités.
- Ouvrage pouvant être mis à la disposition des étudiants de la fin du secondaire, complétant bien les dictionnaires.

2. SAVOIRS DE BASE POUR LIRE LES TERRITOIRES URBAINS

Trois grands types de savoirs semblent indispensables pour découvrir la structure spatiale d'un espace urbain, la décrire et l'expliquer : les composantes majeures des structures urbaines, les autres facteurs influençant ces structures et les processus de changement des structures.

2.1. Composantes majeures des structures urbaines

Même si les structures urbaines sont le résultat de mécanismes multiples et complexes où jouent des relations – interactions verticales (hommes – milieux) et des relations – interactions horizontales (liées au jeu de la distance entre objets, lieux ou unités spatiales) traduisant les liens entre une société et son territoire (B. Mérenne-Schoumaker, 2000, *op. cit.*, pp. 31-35) il semble possible d'aborder une structure spatiale urbaine au départ de cinq composantes principales : le cadre territorial de l'espace pris en compte, son peuplement, les réseaux et noeuds de communications, les autres occupations du sol et le cadre naturel.

2.1.1. Cadre territorial

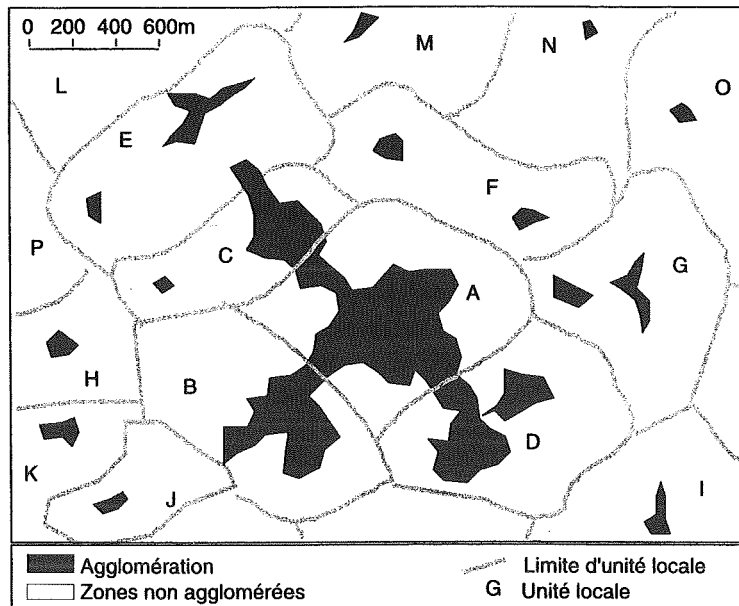
- La première interrogation sur un territoire urbain est généralement celle de ses limites ce qui renvoie immédiatement à la définition même de la ville et à d'autres concepts comme agglomération urbaine, région ou aire urbaine, conurbation... car du cadre spatial pris en compte dépendent toutes les observations et les explications proposées.

Ce problème a fait l'objet de nombreuses recherches tant au niveau national qu'au niveau international. Il est, de plus, traité dans de nombreuses publications. Aussi limiterons-nous nos propos aux quelques considérations suivantes.

1. Selon l'immense majorité des auteurs, les villes peuvent être appréhendées à **trois niveaux différents** :

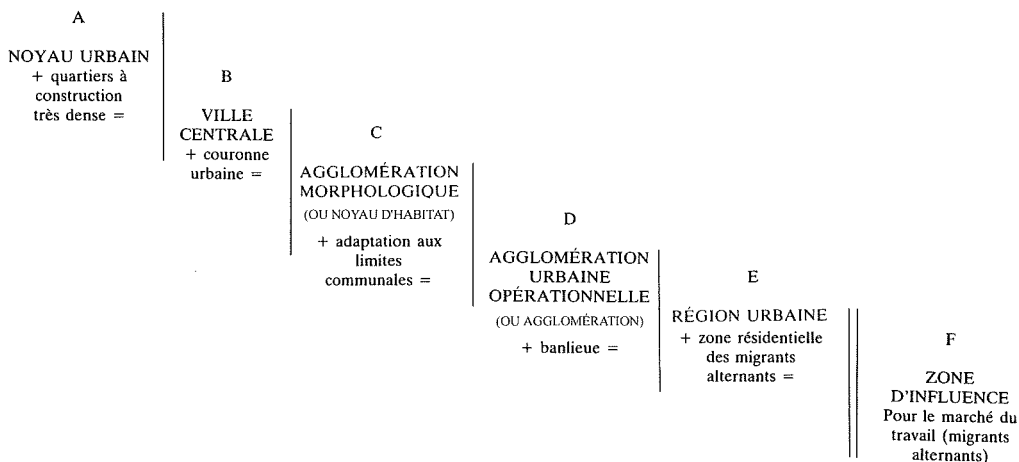
- la **ville** elle-même ou unité administrative et territoriale, dotée d'un statut particulier (en Belgique, il s'agit de la commune centrale de l'entité urbaine qui porte d'ailleurs son nom, par exemple Anvers) ;
- l'**agglomération** ou unité urbaine qui regroupe les noyaux urbanisés bâtis en continuité, tantôt sur une portion d'unité administrative, tantôt – c'est le cas le plus fréquent – en rassemblant plusieurs (en Belgique, il s'agit de l'agglomération morphologique ou noyau d'habitat que l'on étend souvent à des limites administratives pour construire une agglomération opérationnelle dénommée tout simplement agglomération) (DOC. 1). Notons que le concept d'agglomération a été largement promu par l'ONU qui, dans son Annuaire démographique annuel, propose un tableau donnant pour chaque pays la population des villes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants (voir ci-après) et qui recommande depuis 1978 de considérer comme une agglomération un ensemble de constructions voisines telles qu'aucune ne soit séparée de la plus proche de plus de 200 mètres (500 mètres en Amérique

DOC. 1 : Identification d'une agglomération



Les unités locales B, C et D sont agglomérées à A car leurs surfaces bâties sont contiguës. E n'appartient pas à cette agglomération car seule une partie minoritaire de son territoire est bâtie en continuité avec l'agglomération de A, son noyau principal en étant éloigné par une rupture dans le bâti de plus de 200 mètres. A, qui est l'unité la plus peuplée, donne son nom à l'agglomération. La population totale de l'agglomération de A est calculée par la somme de la population totale des 4 unités locales A, B, C, D (traits pointillés) et non pas seulement de la zone agglomérée. Le chiffre de population peut donc inclure des populations dispersées vivant sur les marges des unités locales agglomérées A, B, C ou D.

DOC. 2 : Le concept de région urbaine en Belgique



Sources : F. Moriconi-Ebrard, 2000, *op. cit.*, p. 24 – J. Sporck, H. Van der Haegen et M. Pattyn, 1985, *L'organisation spatiale de l'espace urbain, La cité belge d'aujourd'hui : quel devenir ?*, *Bulletin trimestriel du Crédit Communal de Belgique*, n° 154, p. 156.

latine, de peuplement plus lâche), les terrains à usage public, ceux utilisés à des fins industrielles et commerciales ainsi que les cours d'eau traversés par des ponts n'étant pas pris en compte dans le calcul de cette distance ;

- la **région** ou l'**aire urbaine** (dénommée aussi zone métropolitaine, aire métropolitaine, bassin métropolisé selon les auteurs et les pays) qui correspond à un système socio-économique fait de flux (notamment déplacements domicile-travail, navettes scolaires, déplacements pour les services...) et qui comprend les villes-centres et leur aire d'influence ou bassin d'emploi. En Belgique, le concept de région urbaine existe depuis le recensement de 1970 et impose des entités d'au moins 80 000 habitants (voir à ce propos J. Sporck, H. Van der Haegen et M. Pattyn, 1985, *op. cit.*, pp. 153-164 et H. Van der Haegen, E. Van Hecke et G. Juchtmans, 1996) (DOC. 2). L'annexe 1 fournit les données relatives aux régions urbaines belges revues après le recensement de 1991.

Comme le souligne bien F. Moriconi-Ebrard (in E. Dorier-Apprill, *op. cit.*, 2001, p. 131), on est ainsi en présence de trois conceptions différentes : la ville comme un fait politique, la ville comme un fait géographique et la ville comme un fait socio-économique.

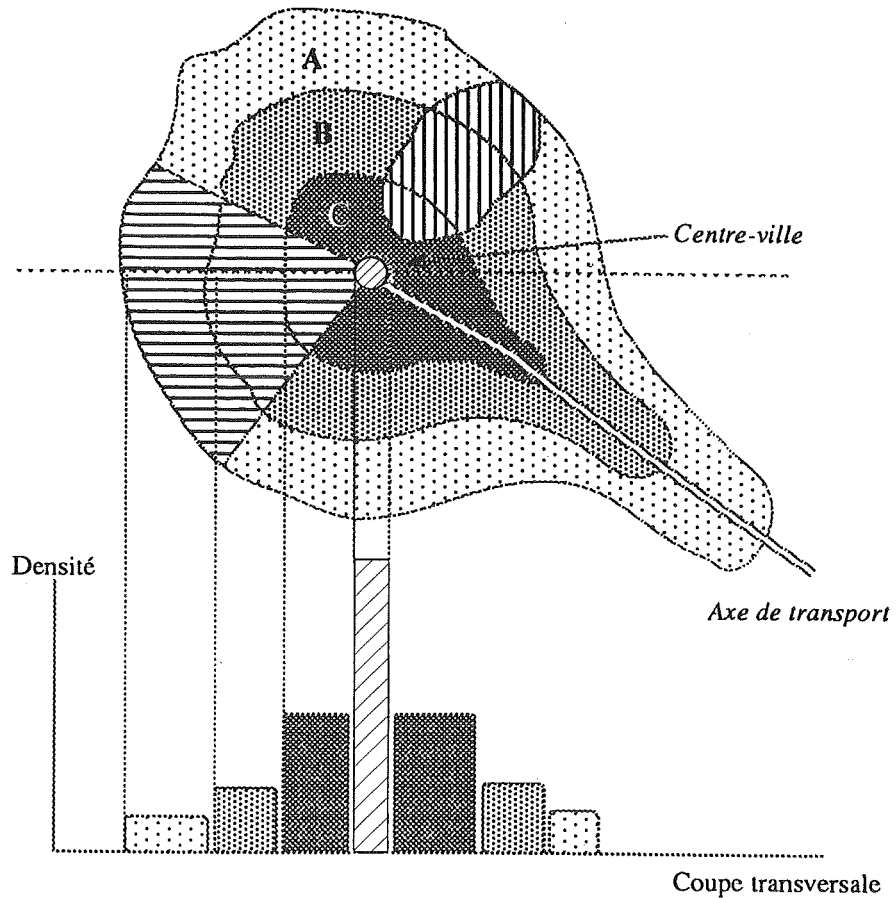
Notons qu'à ces trois concepts de base, on en ajoute parfois un quatrième, celui de **conurbation** et ce afin de traduire soit une agglomération industrielle formée à l'origine par la coalescence de plusieurs villages, soit une agglomération formée notamment par la coalescence de plusieurs agglomérations initialement distinctes (comme celle de la Ruhr, aujourd'hui agglomération européenne la plus peuplée, formée notamment d'Essen, de Dortmund, de Duisburg, de Bochum et de Gelsenkirchen, ce qui représente 89 communes et près de 10 millions d'habitants sur 3 822 km²) (*Ibidem*, pp. 38-40).

2. Même si ces concepts sont largement admis, ils n'identifient pas tous les mêmes objets car la taille des unités administratives de base (par exemple, les communes) varie très largement d'un pays à l'autre et les modalités de délimitation des agglomérations et des régions urbaines diffèrent aussi d'un pays à l'autre, voire d'un recensement à l'autre au sein d'un même pays. Il convient donc d'être **très prudent lors des comparaisons** à la fois dans le temps et dans l'espace.

3. Pour faciliter les comparaisons, il est très utile de recourir à des **bases de données** partiellement ou totalement **uniformisées** comme l'Annuaire démographique de l'ONU ou GEOPOLIS.

- L'**Annuaire démographique de l'ONU** est certainement la source la plus utilisée. Il est mis à jour annuellement en fonction des données disponibles au niveau de chaque pays. Malgré un effort pour rendre les données homogènes, celles-ci sont cependant loin d'être totalement satisfaisantes car les Services de l'ONU compilent les données officielles de chaque pays sans analyse critique des sources, ni validation scientifique. Il en résulte des erreurs de classification (notamment entre agglomération et aire métropolitaine), des chiffres traduisant des situations parfois éloignées de 25 ans dans le temps et un manque important d'informations sur les sources (voir à ce propos, l'analyse systématique des données par pays réalisée par F. Moriconi-Ebrard (in E. Dorier-Apprill, 2001, *op. cit.*, pp. 133-166).

DOC. 3 : Utilisation du sol résidentiel dans la grande ville : représentation schématique



Zones résidentielles de haut statut social

Quartier ethnique

- A Grande banlieue, pavillons, maisons unifamiliales, grands ménages
- B Zones résidentielles intermédiaires, mélanges de tours, appartements, maisons en rangée
- C Zones de très haute densité résidentielle, grands immeubles d'habitation, condominiums (bacheliers-studios)

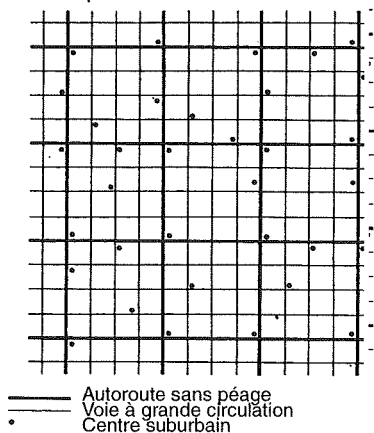
- La **base de données GEOPOLIS** établie par F. Moriconi-Ebrard en 1994 et remise à jour en 1999-2000 apparaît dès lors comme la source la plus fiable. Elle fournit des chiffres comparables pour chaque agglomération du monde ayant dépassé 10 000 habitants, les agglomérations ayant toutes fait l'objet d'une délimitation sur base de cartes, de photos aériennes ou d'images satellitaires et les sources statistiques étant toutes de « première main » (c'est-à-dire produites par les Instituts statistiques nationaux). En outre, la base de données GEOPOLIS restitue des chiffres alignés sur des dates communes (à la date du 1^{er} juillet des années millésimées en « 0 »), le nombre d'habitants étant estimé à partir d'interpolations géométriques ou de projections. L'annexe 2 reproduit les résultats de ce travail pour les 150 premières agglomérations mondiales en 2000.

2.1.2. *Peuplement*

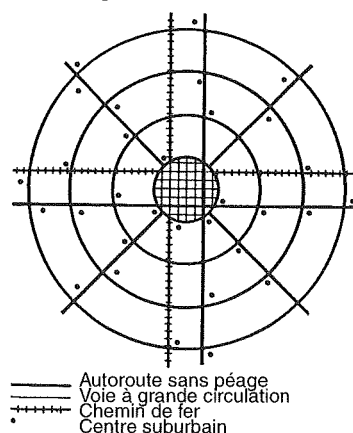
- Le concept de peuplement – qui est à l'origine de la ville – est sans conteste très géographique car il traduit la **répartition dans l'espace de la population** et tente d'en expliquer les causes (pourquoi là et pas ailleurs?). Il s'intéresse aussi à l'**habitat**, à ses formes, ce qui renvoie aux solutions que les sociétés humaines ont trouvées pour résoudre les problèmes de l'environnement proche (R. Brunet, R. Ferras et H. Lévy, 1993, p. 249). Il impose ainsi de rechercher des relations entre la distribution des hommes et les territoires considérés dans leurs différentes dimensions (physiques, historiques, culturelles, politiques, religieuses, démographiques), d'où une analyse globale intégrant toutes les dimensions de la géographie (G. Baudelle, 2000).
- En général, le peuplement s'est opéré par auréoles successives à partir d'un noyau central, d'où presque partout une **structure en anneaux** traduisant des types d'habitat différents et, par voie de conséquence, des densités diminuant du centre vers la périphérie (voir GEO 47, fiche 39). Certes, l'organisation concentrique est souvent perturbée par la présence d'axes de transport (route, fleuve ou canal) qui favorisent soit l'extension du tissu urbain dans certaines directions (en améliorant les accessibilités), soit la localisation de certaines fonctions (ex. : quartiers aisés le long de rivières boisées ou de lacs). Les modèles classiques urbains (voir ci-après 3.3.1.) l'ont bien montré comme ils ont aussi mis en évidence la multipolarité récente de nombreuses villes par la multiplication de pôles d'activités en périphérie.
Si l'histoire du peuplement induit une organisation concentrique, la répartition même des habitants selon leur **statut** est un autre paramètre de base des structures urbaines. Le fait a été bien étudié par l'écologie factorielle urbaine qui a défini trois métavariabiles fondamentales : le statut économique (principalement établi sur le revenu des ménages, la nature des emplois occupés et le niveau de formation), le statut familial (correspondant à la composition des ménages et à la position des individus selon les âges de la vie, les parties centrales des villes rassemblant des ménages de taille réduite, jeunes ou âgés, alors que les périphéries abritent plutôt les ménages familiaux jeunes) ou le statut ethnique

DOC. 4 : Stratégies de transports urbains dans les grandes agglomérations mondiales

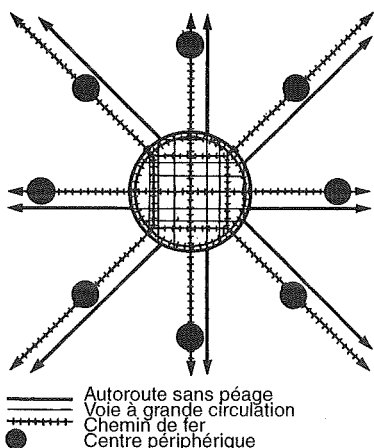
A. Tout pour l'automobile



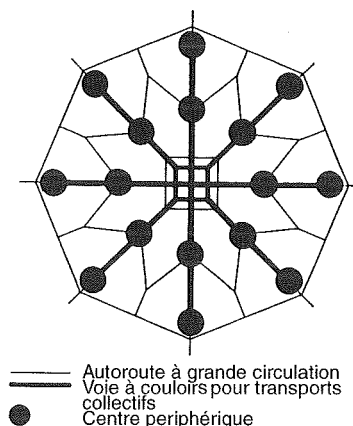
B. Stratégie de déconcentration



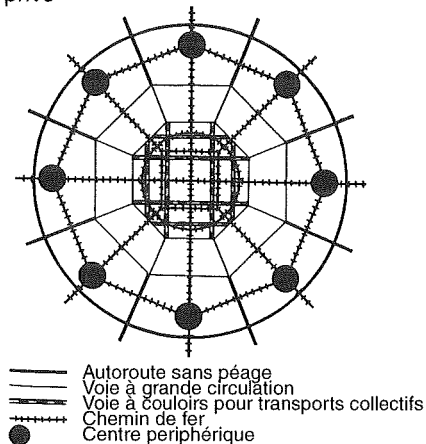
C. Stratégie de concentration



D. Stratégie de minimisation des coûts de transport



E. Stratégie de limitation du transport privé



	Réseau	Modes	Exemples
A. Tout pour l'automobile Structure urbaine très diffuse. Faible densité. Absence de centre à forte concentration.	Trame quasi-régulière à organisation généralement orthogonale.	Autoroute urbaine. Voies à grande circulation. Voies de distribution. Voies d'accès.	Los Angeles, Detroit, Denver, Salt Lake City.
B. Stratégie de déconcentration Centre relativement petit. Essentiel des activités en banlieue et en périphérie.	Radial et radioconcentrique.	Pour l'essentiel voirie routière mais accès ferroviaire pour les longues distances.	Melbourne, Copenhague, San Francisco, Chicago, Boston.
C. Stratégie de concentration Structure très centralisée. Forte concentration centrale et dispersion de centres de banlieue.	Radial majoritaire. Maillage dense et régulier dans le centre.	Routier et ferroviaire.	Paris, Tokyo, New York, Athènes, Toronto, Sydney, Hambourg.
D. Stratégie de minimisation des coûts de transport Structure très diffuse mais à forte densité urbaine. Centre relativement récent, typique de la forte urbanisation des pays en voie de développement.	Radial majeur à maillage secondaire.	Voirie urbaine avec affectations réservées pour autobus, tramways.	Bogota, Lagos, Calcutta, Karachi, Istanbul, Manille, Téhéran.
E. Stratégie de limitation du transport privé Structure urbaine de type C.	Radial et radioconcentrique.	Ferroviaire partout. Voirie prioritaire pour transports collectifs dans le centre. Voirie autoroutière en périphérie.	Londres, Singapour, Stockholm, Vienne, Brême, Göteborg.

Source : M. Chesnais, 1983, Villes et transports in M. Chesnais, M. Dacharry, B. Dézert, C. Gachelin, A. Vigarié et M. Wolkowitsch, *Transports et mutations actuelles*, SEDES-CDU, Dossiers des Images Économiques du Monde, n° 4 et 5, Paris, pp. 192-193.

(soulignant des regroupements par langues, cultures ou origines) (voir GEO 47, fiche 38).

D'où une utilisation du sol résidentiel dans la grande ville que l'on peut schématiser comme dans le DOC. 3 et que l'on peut aussi souvent corrélérer aux variations du **prix du sol** en milieu urbain (voir GEO 47, fiche 40). Notons que beaucoup de secteurs urbains, par exemple les quartiers aisés ou les quartiers industrialo-portuaires, ont généralement la forme d'un « morceau de tarte » partant du centre et s'élargissant vers la périphérie.

2.1.3. Réseaux et noeuds de communications

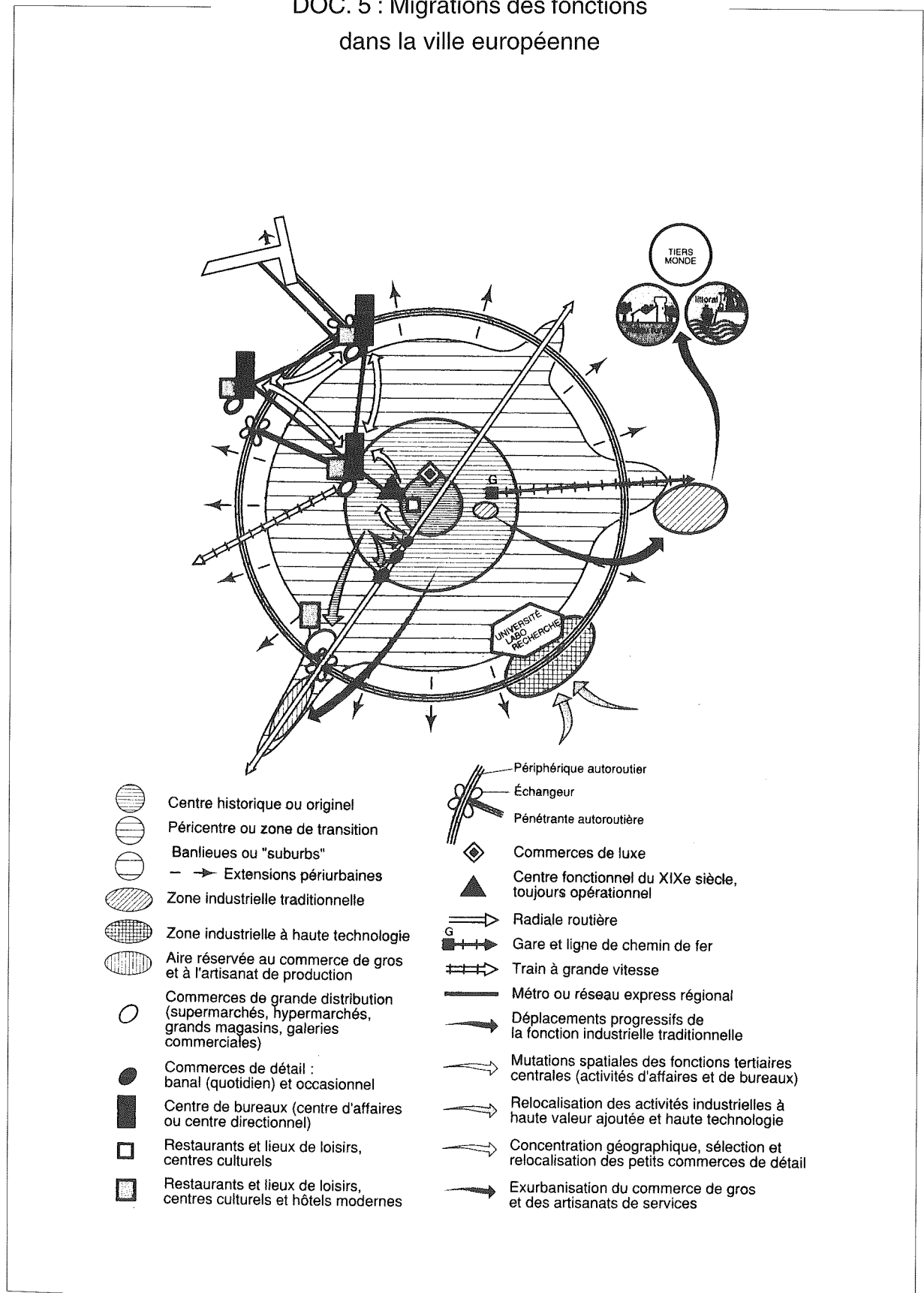
- Comme nous venons de le voir, la répartition de la population est largement liée aux réseaux de communications qui organisent la ville et influencent son développement selon des dynamiques en « cascades ». Ainsi améliorer l'accessibilité par voie routière dans une direction accroît presque toujours l'urbanisation dans cette direction.

La **nature**, la **forme** et la **densité des réseaux** sont donc des composantes essentielles des structures urbaines et de leurs dynamiques. En règle générale, chemin de fer et voie d'eau ont joué un rôle essentiel avant 1950 tandis que, depuis cette date, ce sont les routes et surtout les autoroutes qui influencent le plus les formes urbaines notamment en périphérie. L'option transports publics ou transports individuels est aussi essentielle car la domination de la voiture (comme du camion) favorise toujours l'étalement urbain (voir ci-après 2.3.1.).

En outre, les gares, les ports, les aéroports, les centres routiers... organisent aussi l'espace car ces **noeuds** influencent fortement la localisation des activités et aussi du peuplement. Ainsi fermer une gare change profondément le quartier proche au même titre que le développement d'un nouvel aéroport bouleverse tout l'espace voisin.

- Le DOC. 4 montre **cinq grandes stratégies de transports urbains** dans les grandes villes mondiales. La première privilégie essentiellement la voiture, c'est le modèle par excellence de certaines villes américaines comme Los Angeles ou Detroit. La voiture domine encore dans la deuxième mais le train y joue un rôle pour les grandes distances : c'est le cas de villes radioconcentriques comme Chicago ou Boston. Suite au développement du chemin de fer et à la forte concentration des activités sur certains pôles, la part de la voiture diminue dans le troisième cas comme à Paris ou New York. Dans les deux derniers groupes, le transport privé est encore davantage limité, soit parce que les ressources sont faibles (cas de nombreuses villes du Sud), soit parce qu'il existe une volonté des pouvoirs publics de privilégier les transports publics comme dans de nombreuses villes allemandes. On découvre de la sorte le rôle majeur de la planification et du niveau de développement (voir ci-après 2.2.4. et 2.2.5.) dans l'organisation de l'espace urbain.

DOC. 5 : Migrations des fonctions dans la ville européenne



Source : G. Di Méo, 1989, La ville européenne : mutations des fonctions et recomposition des structures, Mappemonde, 1, p. 5.

2.1.4. *Autres occupations du sol*

- Au-delà du peuplement et des réseaux, il convient encore de rechercher comment les sociétés ont tiré parti des ressources locales, où elles ont localisé leurs principales activités et comment elles ont transformé leur territoire.
À cette fin, il faut s'intéresser aux principales **fonctions urbaines** traditionnelles ou nouvelles comme les industries, les grands services publics ou privés et les grands espaces ouverts (forêts, parcs, zones agricoles...).

- Parmi ces fonctions, l'**industrie** est souvent déterminante car, plus que les autres, elle a marqué les villes en particulier les villes minières ou celles qui se sont développées grâce à une grande usine ou à l'essor de véritables complexes industriels. Certes tout dépend de la chronologie du développement (villes nées de l'industrie ou villes préexistant au développement industriel) et du niveau même de ce dernier. Ainsi dans les villes nées de l'industrie, celle-ci a parfois pu envahir tout l'espace urbain qui est constitué d'un tissu d'usines et de résidences ouvrières entremêlées (cas de beaucoup de villes textiles où les opérateurs étaient nombreux) ou l'a structuré autour de l'implantation de l'usine (cas fréquent pour l'automobile) ou de plusieurs usines (cas fréquent en métallurgie). Dans les villes qui préexistaient au développement industriel (cas de nombreuses capitales ou de centres tertiaires), l'industrie traditionnelle se retrouve, par contre, dans les quartiers péricentraux ou périphériques non loin des gares, des voies d'eau ou des embranchements ferroviaires.

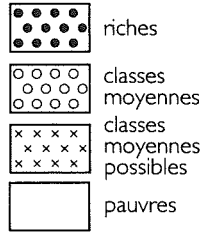
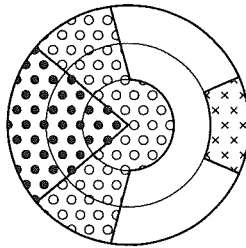
Toutefois depuis 1950, beaucoup de tissus agglomérés se sont fortement désindustrialisés conduisant à la multiplication de friches et la plupart des nouveaux développements industriels s'opèrent en périphérie urbaine, généralement dans des nouveaux parcs d'activités situés non loin des grands réseaux de transport. Il en résulte une nouvelle répartition des industries (voir, à ce propos, B. Mérenne-Schoumaker, 2002, pp. 93-100) (DOC. 5).

La distribution des **grands services** est aussi une composante majeure des structures urbaines car ce sont souvent des polarités dans les tissus urbains qui de plus influencent leur environnement immédiat. Parmi les services les plus importants, nous citerons les grands centres administratifs, les grands hôpitaux, les Universités et grandes écoles, les grands équipements sportifs et de loisirs, les grands centres commerciaux, les centres de congrès, de foires ou de marchés, les pôles de bureaux... et bien sûr les lieux du pouvoir public, religieux ou judiciaire... Certains de ces services ont conservé des localisations centrales ou péricentrales mais d'autres ont aussi migré vers les périphéries y créant généralement de nouvelles polarités (voir DOC. 5).

Enfin, notons que la localisation de **grands espaces ouverts** comme les forêts ou les grands parcs jouent aussi un rôle au même titre parfois que les **espaces agricoles périphériques** en limitant ou favorisant certains développements urbains et en créant des sous-ensembles paysagers spécifiques. Leur présence témoigne généralement des principes qui ont régi et régissent encore l'aménagement du territoire.

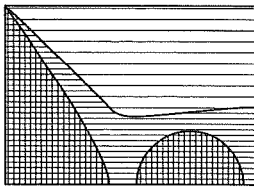
DOC. 6 : « Déformations » du modèle général des villes par quatre grands types de sites

A. Modèle général



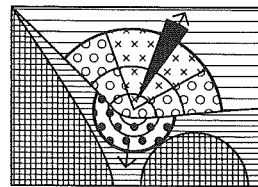
B. Quatre grands types de sites

1. Contact montagne/plaine

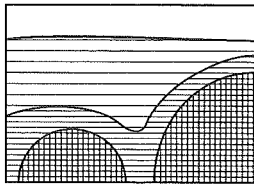


Ce site permet de réfléchir sur l'opposition quartiers hauts / quartiers bas. Le coude de la limite du plateau et le col, dans l'arrière-pays, aide à préciser le site. Les industries sont probablement dans l'axe principal de la plaine.

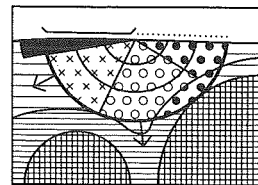
Dispositions plausibles



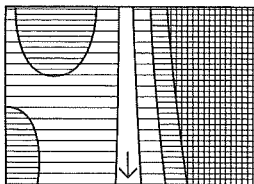
2. Front de mer



L'attrait de l'eau, à la fois pour l'agrément et le transport de pondéreux (zone industrialo-portuaire). Le col, dans l'arrière-pays, aide à préciser le site. L'altitude joue un rôle second dans la répartition sociale.

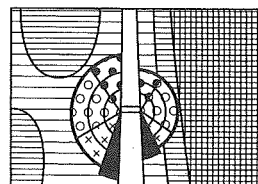


3. Le cours d'eau

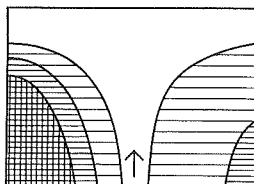


Aval

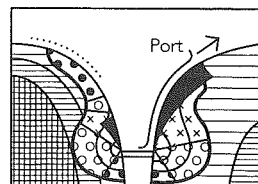
Le site le plus banal qui soit. Idées fondamentales à développer: l'opposition entre les rives (dissymétrie d'extension, ici guidée par celle du relief, dissymétrie sociale) et celle entre l'amont (plus aisé) et l'aval (industrie).



4. L'estuaire



Ce site combine les caractéristiques des deux précédents, puisqu'il est à la fois fluvial et littoral. Mais il est utile de faire une simulation dans ce contexte, car ce site est très fréquent.



N.B.: Les dispositions plausibles ne sont, ici, que suggérées grossièrement. Chacun de ces sites fait l'objet d'une fiche d'analyse ultérieure.



2.1.5. Cadre naturel

- Enfin, toute ville se développe sur un espace dont la configuration physique contraint ou oriente généralement son développement. Le **site**, c'est-à-dire l'ensemble des caractéristiques naturelles locales est dès lors une composante essentielle de la structure urbaine. Parmi les éléments du milieu les plus importants, nous citerons le relief local (plaine, versant, plateau, butte...), l'hydrographie (beaucoup de villes sont proches d'un fleuve, d'une rivière, voire près de la mer ou sur les bords d'un lac en raison de la contrainte de l'approvisionnement en eau) et parfois le climat (surtout dans les milieux très froids ou très secs).

Certes, le site initial (comme une colline ou les rivages d'un fleuve) n'est plus que rarement le centre urbain en raison de son exigüité, de sa fragilité... mais partout le développement urbain et, par là même, la structure urbaine sont largement conditionnées par les contraintes naturelles.

- Quatre cas en sont de bons révélateurs : le contact montagne/plaine, la ville sur un cours d'eau, le front de mer et l'estuaire (C. Grataloup, 1992). Dans chaque cas, le modèle initial – c'est-à-dire des auréoles concentriques avec ses secteurs traduisant des contrastes sociaux – subit des déformations engendrant principalement des dissymétries (DOC. 10) :
 - **ville de contact montagne/plaine** : on y observe l'opposition entre une ville basse plus étendue et une ville haute plus restreinte qui se traduit aussi par des contrastes sociaux, les quartiers les plus aisés étant en altitude sauf si les pentes sont dangereuses et les quartiers populaires se retrouvant dans la plaine là où sont aussi les usines. Clermont-Ferrand en est un bon exemple.
 - **ville littorale** : une telle ville est réduite à un demi-cercle souvent étalé en bord de mer, avec en bordure de celle-ci soit le doublet balnéaire, soit la zone industrialo-portuaire ; quand les deux fonctions existent, elles induisent des contrastes sociaux avec une ville ouvrière proche de l'industrie et un littoral plus résidentiel près des plages comme à Marseille ou à Dunkerque ;
 - **ville sur un cours d'eau** : celui-ci est généralement facteur d'une double dissymétrie : d'abord différence d'extension et différence sociale selon les rives (d'autant plus marquées que la ville est petite et le cours d'eau important) ; ensuite, différences fréquentes entre l'amont et l'aval suite à l'installation d'industries lourdes plus souvent à l'aval qu'à l'amont comme à Lyon ;
 - **ville de fond d'estuaire** : le modèle est proche du précédent mais les dissymétries sont souvent plus importantes à la fois amont/aval en raison du poids des activités et selon les rives en raison de largeur du fleuve ; Nantes, Bordeaux, Rouen illustrent en France ce type de site comme Anvers en Belgique.

On trouvera en annexe 3 de plus amples développements sur ces quatre types de sites ainsi qu'une synthèse des principales « déformations » du modèle général par ces quatre grands types de sites.

DOC. 7 : Quelles sont les dix premières villes mondiales ?

Source	Thomas Brinkhoff		Atlas Universel		Moriconi-Ebrard	
Rang	Ville	Population	Ville	Population	Ville	Population
1	Tokyo	34 750	Tokyo	28 025	Tokyo	29 896
2	New York	20 250	Mexico	18 131	New York	24 719
3	Séoul	19 850	Bombay	18 040	Séoul	20 674
4	Mexico	19 750	São Paulo	17 711	Mexico	19 081
5	São Paulo	17 900	New York	16 626	São Paulo	17 396
6	Bombay	17 850	Shanghai	14 173	Manille	16 740
7	Osaka	17 800	Lagos	13 488	Los Angeles	15 807
8	Los Angeles	16 150	Los Angeles	13 129	Bombay	15 769
9	Le Caire	14 350	Calcutta	12 900	Djakarta	15 086
10	Manille	13 450	Buenos Aires	12 431	Osaka	15 039

DOC. 8 : Progression depuis 1950 des agglomérations de plus de 2 millions d'habitants

Année	Nombre	Population (en milliers d'habitants)	Moyenne par très grande agglomération (en milliers)	Croissance annuelle (en %)
1950	46 (10)	169 007	3 674	
1960	66 (11)	259 258	3 928	4,37
1970	88 (17)	377 167	4 286	3,81
1980	118 (20)	521 067	4 415	3,28
1990	150 (23)	680 845	4 538	2,71
2000	187 (21)	908 070	4 856	2,92

Entre parenthèses : les agglomérations entre 1,7 et 2 millions.

DOC. 9 : Répartition des agglomérations de plus de 2 millions d'habitants par grand ensemble régional

Région	Nombre	Habitants (en milliers)	Moyenne par TGA (en milliers)	TGA de 4 à 8 millions	TGA de plus de 8 millions
Asie de l'Est	33	202 745	6 143	11	6
Amérique latine	28	137 097	8 460	3	5
Amérique du Nord	23	122 805	5 339	7	3
Europe et Russie (n.c. Azerbaïdjan)	29	101 920	3 514	5	2
Subcontinent indien (y.c. Afghanistan)	21	123 618	5 886	5	5
Afrique	23	83 877	3 646	3	2
Asie du Sud-Est	11	70 974	6 452	3	3
Asie centrale et occidentale	17	58 829	3 460	1	2
Australie	2	6 207	3 103		
Total	187	908 070	4 856	38	28

TGA = très grande ville (plus de 2 millions d'habitants)

Sources : H. Théry et S. Velut, 2001, Les « très grandes villes » dans le Monde. Étude cartographique, Mappemonde, 61, p. — B. Semmoud, 2001, *op. cit.*, p. 18 — *Ibidem*, p. 21.

2.2. Autres facteurs influençant les structures urbaines

Les territoires urbains s'organisent donc en auroles concentriques et en secteurs qui traduisent souvent des contrastes sociaux. Cette organisation est aussi liée aux grands réseaux de communications et à la localisation de certaines fonctions comme les industries, les grands services et les grands équipements de transport. Elle est en outre souvent contrainte ou orientée par le cadre naturel.

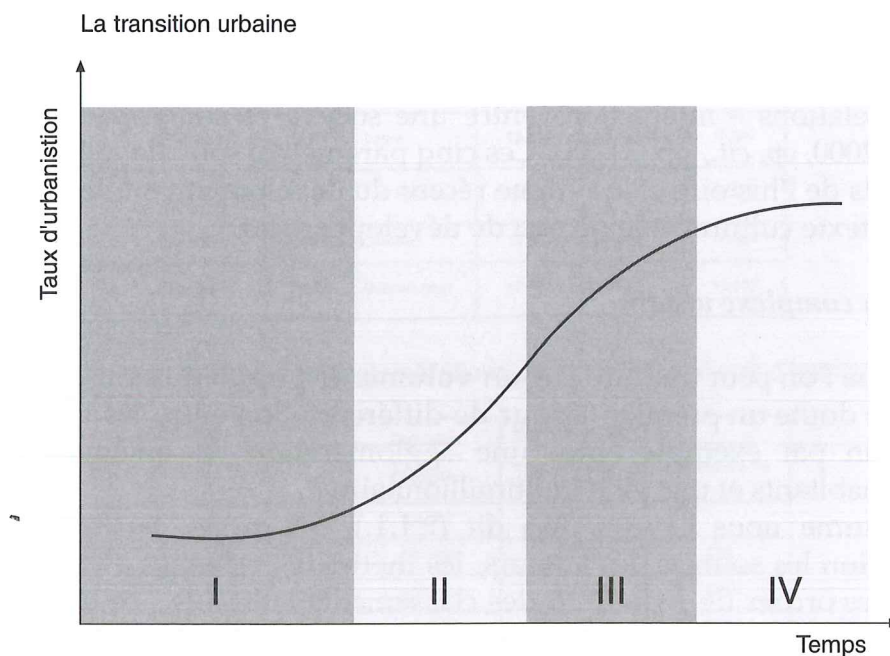
Ce modèle général – quasi universel – est toutefois aussi influencé par cinq autres facteurs qui contribuent à faire de chaque ville un cas spécifique et traduisent de nouveau les relations – interactions entre une société et son espace (B. Mérenne-Schoumaker, 2000, *op. cit.*, pp. 31-35). Ces cinq paramètres sont : la taille du complexe urbain, le poids de l'histoire et le rythme récent du développement, les politiques des acteurs, le contexte culturel et le niveau de développement.

2.2.1. Taille du complexe urbain

- La taille, que l'on peut traduire par un **volume de population** ou une **surface**, est sans aucun doute un premier facteur de différenciation entre les villes. Qu'y a-t-il de commun par exemple entre une agglomération de quelques dizaines de milliers d'habitants et une ville multimillionnaire ? Certes, comme nous l'avons déjà dit (2.1.1.), les cadres territoriaux diffèrent souvent selon les sources, les auteurs, les méthodes retenues... et les chiffres ne sont que des ordres de grandeur, des classements indicatifs... ce qui implique des classements différents même pour les dix premières villes du monde (DOC. 6).
- Mais, malgré ces différences, il n'en reste pas moins vrai que les **plus grandes villes** semblent présenter certaines spécificités (P. Bruyelle, 2000, *op. cit.*, pp. 24-26) comme une concentration très forte de fonctions tertiaires de toutes natures, d'activités industrielles, de grands équipements de services, de communication, de formation... ce qui engendre des flux massifs de capitaux, de clientèles, de travailleurs et des organisations territoriales de plus en plus complexes, diversifiées en secteurs ou sous-secteurs, en noyaux plus ou moins spécialisés et hiérarchisés. La grande ville se caractérise ainsi par de grandes différences entre les populations résidentes permanentes (nocturnes) et les populations diurnes que rendent mal la plupart des classements statistiques essentiellement basés sur les populations résidentes (de droit). Mais qu'est-ce qu'une grande ville et le seuil de 2 millions d'habitants retenu en France pour les concours a-t-il un sens ? Pour F. Moriconi-Ebrard (2000, *op. cit.*, pp. 41-42), ce seuil est significatif car il apparaît comme une rupture dans l'histoire urbaine de l'humanité franchi pour la première fois par Londres en 1842 puis par Paris en 1863. Il indique le passage à une ère nouvelle qui s'accompagne d'une diffusion progressive du phénomène (DOC. 7) depuis l'Europe du Nord vers les États-Unis, puis l'Asie orientale, l'Amérique du Sud et plus tard l'Océanie et l'Afrique (DOC. 8).

DOC. 10 : Le modèle de la transition urbaine

A. Modèle général



B. Appliqué à l'échelle des pays ou des parties du Monde

phase 1 : croissance lente du taux d'urbanisation (% de la population vivant en milieu urbain) ; peu de pays en sont encore à ce stade si ce n'est le Laos ou la Papouasie – Nouvelle-Guinée

phase 2 : accélération de type exponentiel ; c'est le cas de la Chine et d'une grande partie de l'Afrique tropicale

phase 3 : au-delà d'un certain seuil, décroissance de l'accélération qui prend une forme logarithmique ; c'est l'actuelle situation du Maghreb, de l'Asie (sauf Chine et Japon), de l'Europe orientale et de la plus grande partie de l'Amérique latine

phase 4 : la croissance devient quasi nulle, l'essentiel de la population vivant dans les milieux urbanisés ; c'est le cas des pays industrialisés, de l'Argentine, de l'Uruguay et de l'Afrique du Sud

C. Appliqué à l'échelle d'une ville

phase 1 : la ville est petite et ne concentre qu'une part restreinte de la population

phase 2 : la croissance se déclenche puis s'accélère, provoquée pour l'essentiel par l'exode rural

phase 3 : le rythme atteint son apogée quand tous les « moteurs » fonctionnent à la fois : exode rural – forte fécondité – mortalité basse, puis le rythme fléchit

phase 4 : la population de la ville ou mieux du complexe urbain ne croît plus guère mais l'espace urbanisé continue à croître par étalement urbain

- Pour désigner ces grandes villes, les géographes ont souvent recours à deux termes : **métropole** et **mégalopole**. Le premier est utilisé pour traduire le pouvoir de ces villes, pouvoir de commandement et d'animation sur des territoires plus ou moins étendus suite à la concentration en leur sein d'activités de direction tant dans le domaine économique que politique ou culturel ; le second n'implique pas cette dimension de fonctionnalité hiérarchique, de puissance et de développement régional, encore moins de rayonnement international : il indique seulement une croissance exponentielle d'une ville qui transforme de la sorte son territoire en un vaste complexe urbanisé. Ajoutons que certains auteurs parlent aussi de **mégapoles** pour traduire des très grandes villes de plusieurs millions d'habitants et de **villes globales** ou de **villes mondiales** pour désigner les grandes places de commandement à l'échelle du Monde ; parmi elles, les trois grandes : New York, Londres et Tokyo (S. Sassen, 1996).

2.2.2. Poids de l'histoire et rythme du développement récent

- Dans tous les territoires urbains, on retrouve de **nombreuses traces du passé** au niveau du plan, du tracé des rues ou des boulevards, des constructions civiles, politiques et religieuses, de l'agencement des quartiers.. Ce sont, par exemple, les quartiers du Moyen Âge dans les villes européennes, les quartiers coloniaux des villes africaines, les quartiers avec palais et temples de la ville chinoise. Parfois les traces sont très anciennes comme à Athènes ou Rome, parfois elles ne datent que du XIX^e siècle ou du début du XX^e siècle comme dans beaucoup de villes portuaires ou industrielles.
Aujourd'hui, de nombreux quartiers anciens sont soit protégés et réhabilités car ils symbolisent la ville et constituent le principal attrait du tourisme urbain, soit ont été ou sont en voie de rénovation, de reconstruction car ils étaient délabrés mais présentent une valeur intrinsèque en raison de leur forte centralité.
Comme nous le verrons ci-après (3.3.), c'est dans ces espaces centraux et péri-centraux souvent anciens que l'on identifie le mieux la diversité des grands modèles urbains car un peu partout les périphéries se ressemblent davantage.
- Le rythme du développement récent – c'est-à-dire du **développement dans la seconde moitié du XX^e siècle** – est aussi un facteur de différenciation des structures urbaines, les problèmes urbains étant largement liés – souvent dans les villes du Sud – aux taux de croissance de ces villes, car comment gérer ou planifier une agglomération qui peut doubler de population en 10 à 15 ans ? D'où l'importance du classement des villes ou des pays dans les quatre phases de la **transition urbaine**, un modèle dérivé de la transition démographique et que l'on peut appliquer soit à l'échelle des pays ou des parties du monde, soit à l'échelle d'une ville (DOC. 9).

DOC. 11 : Un exemple de politiques urbaines :
les politiques d'environnement

L'environnement urbain pose des problèmes de même nature dans toutes les villes du Monde, mais les solutions adoptées diffèrent selon les moyens disponibles.

A. Dans les villes des pays riches

- Depuis le XIX^e siècle, les métropoles des pays riches ont entrepris de lutter contre l'insalubrité de quartiers hérités des siècles précédents ou de quartiers grandis sans confort durant la Révolution industrielle, au moyen de politiques hygiénistes.
- Au XX^e siècle, la prise de conscience des nuisances urbaines a généré des politiques publiques spécialisées de plus en plus contraignantes :
 - les **eaux usées** sont non seulement collectées par le réseau des égouts mais désormais traitées dans des stations d'épuration avant d'être déversées dans les cours d'eau ou de réalimenter les nappes phréatiques;
 - les **déchets** sont régulièrement collectés et, de plus en plus souvent, triés par les citoyens eux-mêmes; ces déchets sont ensuite stockés puis recyclés dans un nombre croissant de cas mais les usines de traitement des ordures ménagères ne sont pas toujours à la hauteur des tonnages produits (à Paris, 490 kilos de déchets ménagers par habitant et par an);
 - les **nuisances liées au bruit** font l'objet d'attentions récentes : murs anti-bruit le long de grands axes de communication, limitation du trafic nocturne de certains aéroports, mais les solutions ne sont pas encore à l'échelle des perturbations;
 - les villes ont également entrepris des politiques systématiques de **prévention des risques** (incendies, inondations et risques technologiques) : les villes des pays riches sont aujourd'hui les milieux de vie les plus sûrs que les hommes aient produits.
- Une place à part doit être faite aux **politiques de transport** parce qu'elles pèsent à la fois sur l'efficacité du système urbain, la pollution atmosphérique et le bruit :
 - certaines villes ont opté depuis longtemps pour **une politique de transports publics** : ainsi, Paris, Londres, Moscou ou New York se sont dotées de réseaux performants de métros, trains, tramways et bus qui, chacun, acheminent plusieurs millions de personnes par jour. Dans les centres historiques, la limitation de l'accès des automobiles aux seuls résidents est mise en place (Amsterdam, Rome ou Prague);
 - **d'autres villes ont choisi la politique du tout automobile**, à l'instar de Los Angeles : seule la partie la plus pauvre de la population utilise alors des transports publics, peu performants, tandis que la pollution atmosphérique se développe.

B. Dans les villes des pays pauvres

- Les **très grandes villes**, les **capitales**, ont des niveaux d'équipement public et de service **comparables à ceux des villes des pays riches**, au moins dans les quartiers d'affaires et les quartiers résidentiels des catégories privilégiées de la population.
- D'autres quartiers (bidonvilles, habitats populaires) ainsi que les villes petites et moyennes offrent des équipements et des services de qualité insuffisante : presque partout, sauf dans les beaux quartiers des grandes villes, le problème majeur est constitué par **l'absence du tout-à-l'égout et de l'enlèvement des ordures**, situation qui favorise maladies et pollution des eaux.
- **L'absence de réglementation** (ou de son application) limitant les rejets industriels est également un facteur important de pollution dans les grandes villes.
- Généralement, les **transports publics ne sont pas à la hauteur des besoins** et les plus pauvres ne peuvent y accéder.

2.2.3. Politiques des acteurs

- Une ville est un produit social. Elle se construit (ou se déconstruit) et évolue suite aux **interventions** des hommes. Celles-ci peuvent être multiples et d'ampleur parfois fort différentes. Parmi elles, nous citerons :
 - le statut accordé à la ville : capitale nationale ou régionale ou plus simplement chef-lieu de district, de canton, de province... ;
 - son cadre territorial et son mode de gestion : ville écartelée entre de nombreuses municipalités ou espace géré comme un tout par une structure politique et administrative spécifique (mairie, communauté urbaine...) ;
 - les politiques urbaines en matière d'aménagement du territoire, de transports, de logement, d'environnement (DOC. 11)... ;
 - les stratégies urbaines : capacité ou non de se projeter dans l'avenir, de développer un marketing urbain, d'attirer des investisseurs...

- Sans conteste, tout cela renvoie aux **acteurs** : les dirigeants politiques (nationaux, régionaux et locaux), les entreprises (non seulement les firmes industrielles ou tertiaires mais aussi les promoteurs et les investisseurs qui « montent » et financent aujourd'hui de nombreux projets), les habitants (qui investissent, rénovent, s'organisent pour proposer, défendre des projets ou les critiquer, s'impliquent dans leur environnement... ou, au contraire, désertent les villes et/ou ne cherchent guère à participer à la gestion urbaine), les aménageurs et encore les spéculateurs de toute nature qui cherchent à anticiper sur les changements, font monter ou baisser les prix...

- Pour comprendre une structure urbaine, il faut donc aussi traiter des dimensions politiques, administratives et citoyennes de la ville ce qui implique sans aucun doute de s'interroger sur les acteurs qui interviennent dans le développement urbain. Le sujet étant très vaste, on peut dans l'enseignement secondaire l'approcher par des **projets d'urbanisme**, matière par excellence des cours de géographie que l'on peut aborder soit par des visites sur le terrain (s'il s'agit d'une ville proche) ou par les documents eux-mêmes. L'analyse de ces projets est souvent un bon révélateur de l'état d'une situation présente, des problèmes rencontrés et des conflits, de la capacité des hommes à y faire face et aussi de leurs valeurs (voir ci-après 2.2.4.).

DOC. 12 : Contrastes entre les villes traditionnelles chinoises et arabes

Les villes traditionnelles chinoises et arabes reflètent des conceptions du monde différentes. En revanche, leur évolution au XX^e siècle traduit l'homogénéisation planétaire des modes d'urbanisation. Mais en Chine, un des pays les moins urbanisés du monde, l'accélération de la croissance des villes pose un problème majeur à l'État.

La ville chinoise, reflet de l'ordre impérial et cosmique

- La ville traditionnelle chinoise est construite selon un plan rigoureusement géométrique. C'est un rectangle découpé en damiers dont les cases constituent les quartiers. Dans la capitale, modèle de la ville chinoise, trois îlots ont une taille différente : d'une part, les deux îlots des marchés et, d'autre part, celui de la cité impériale où se trouvent l'empereur, les hauts fonctionnaires, les ministères et la garde. La cité impériale est entourée d'une muraille. Le peuple n'a pas le droit d'y pénétrer. L'ensemble de la ville est aussi protégé par une muraille et un fossé. Les dimensions des quartiers, celle des marchés et leur localisation, l'orientation des bâtiments et des portes, respectent une logique. Elles évoquent l'aspect sacré du pouvoir impérial et la conception chinoise de l'Univers. L'architecture fait appel à des matériaux périssables comme le bois, le bambou ou la brique, et l'on reconstruisait fréquemment sans changer les traditions architecturales, ce qui donne une impression d'immuabilité de la ville. Il n'y a pas de temples importants. Le confucianisme, religion des Chinois, est une dévotion envers l'enseignement de Confucius, un grand philosophe qui vécut il y a 2 600 ans. Les temples sont des lieux d'étude et de cérémonies dédiés à sa mémoire. Il y a des petits temples bouddhistes ou taoïstes, mais la religiosité des Chinois s'exprime surtout par le culte des ancêtres, qui se réalise dans l'intimité. Les maisons ont peu d'ouvertures sur les rues. La vie se déroule dans des cours ou des jardins intérieurs.

La ville arabe, un désordre apparent

- Le centre ancien des villes arabes, appelé médina en Afrique du Nord, est protégé par des murailles défensives. Les rues y sont très étroites et sinueuses ; la circulation ne peut s'y faire qu'à pied ou avec des animaux de bât, car les Arabes n'utilisaient pas de chariots. Au centre de la vieille ville se trouve la grande mosquée, où les hommes se rendent pour la prière du vendredi, et le palais. Les activités commerciales et artisanales se déroulent dans des quartiers particuliers appelés souk et bazar, à l'animation bruyante. Il existe des quartiers de non-musulmans ou de non-arabes. Grâce à l'étroitesse des rues, on peut marcher à l'ombre à toute heure de la journée. Les maisons n'ont presque pas d'ouvertures sur la rue mais sont construites autour de jardins intérieurs qui conservent la fraîcheur et l'humidité. Les toits sont plats, ce qui permet d'y faire sécher le linge ou de s'y réunir les soirs d'été.

L'évolution contrastée des vieux centres

- Au début du XX^e siècle, les villes chinoises et arabes ont connu des périodes de colonisation qui se sont traduites par l'édification de quartiers européens et d'immeubles de bureaux. En Chine, la révolution communiste a ensuite voulu rompre avec les modèles de l'ancien régime. Les vieux centres ont été en partie rasés ou remodelés, avec destruction, partielle ou non, des murailles, percement de grandes avenues, Beijing (Pékin) a été dotée d'un quartier des affaires composé de hautes tours, de salles de congrès et d'un centre commercial. Les vieux centres des villes arabes ont parfois été respectés, mais ils connaissent une dégradation car ils sont désertés par les habitants aisés et par l'administration qui s'installe dans les quartiers modernes accessibles en voiture. Les pauvres qui s'entassent par familles entières dans des logements d'une pièce ne peuvent entretenir les maisons des médinas. L'expansion des périphéries pose des problèmes comparables en Chine et dans le monde arabe. Mais le pouvoir chinois tente de diriger les migrants ruraux vers des villes moyennes. De plus, le réseau urbain chinois est pour l'instant plus équilibré que celui des pays arabes.

2.2.4. Contexte culturel

- Le rôle des acteurs sur l'espace – dont nous venons de parler – dépend, en fait, non seulement de leur degré de pouvoir, des moyens dont ils disposent, de leur degré d'information et de mobilité, de leurs stratégies mais aussi de leur **culture**, c'est-à-dire l'ensemble des comportements, des idées, des croyances et des rêves des hommes considérés individuellement ou en société et plus particulièrement de leurs représentations et de leurs valeurs ex. : conception de l'habitat, de la famille, du pouvoir... ou du développement, perception des problèmes territoriaux...
- Pendant longtemps, les valeurs et/ou les conceptions du Monde ont fortement différencié comme le montrent bien, par exemple, les contrastes entre les villes traditionnelles chinoises et arabes (DOC. 12). Mais, avec les contacts de plus en plus fréquents entre les hommes d'origine différente suite à la révolution des transports et à la mondialisation, une **culture-monde** a progressé en particulier dans les espaces les plus internationalisés et auprès des populations les plus jeunes et/ou les mieux formées. Il en résulte dans les grandes villes de tous les continents des quartiers d'affaires, des centres commerciaux, des hôtels, des quartiers résidentiels de luxe, des pôles touristiques et de loisirs de plus en plus construits à l'identique et dès lors une certaine homogénéisation des structures urbaines.

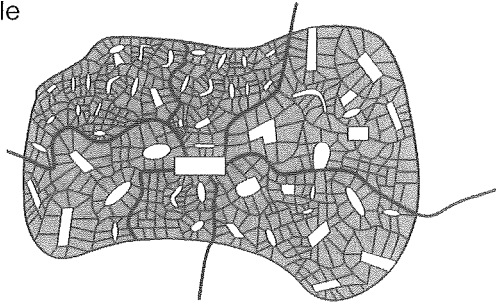
2.2.5. Niveau de développement

- Toutefois, les **inégalités** n'ont pas disparu. Elles semblent même s'être accrues avec le temps en raison de grands contrastes au niveau des moyens financiers à la fois des pouvoirs publics mais aussi et surtout des habitants. Malgré quelques quartiers presque identiques, les grandes villes du Sud diffèrent donc des grandes villes du Nord par la pauvreté de leur habitat, de leurs services, de leurs voiries... et par leur faible maîtrise des contraintes naturelles comme des politiques urbaines.
- En outre, tant au nord qu'au sud, les villes et surtout les plus grandes sont des **ensembles de plus en plus hétérogènes** avec d'importants contrastes sociaux internes. Ce problème sera développé au point 2.3.3.

DOC. 13 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

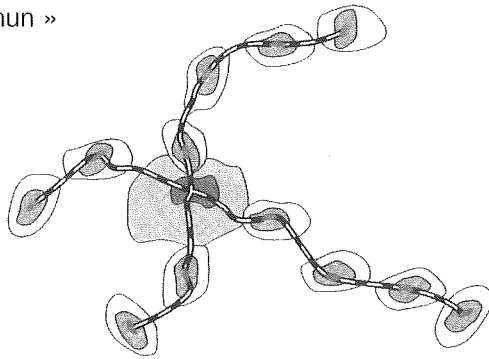
Ville « piétonne » traditionnelle

- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique



Ville « transports en commun »

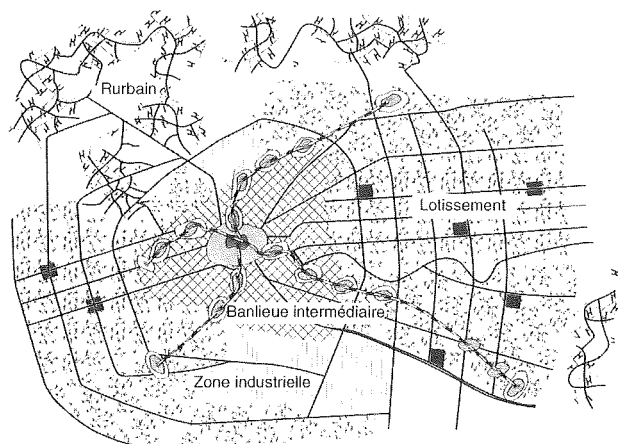
- densité moyenne
- multifonctionnalité
- forte centralisation



Ville « voiture »

- faible densité
- monofonctionnalité et zonage
- faible centralisation

- route
- chemin de fer
- ▨ parc
- ▨ centre urbain
- ▨ banlieue « tramway »
- ▨ banlieue « ferroviaire »
- ▨ « poche piétonne »
- ▨ haute densité
- ▨ banlieue intermédiaire
- ▨ lotissement
- ▨ rurbain
- ▨ zone industrielle



2.3. Processus de changement des structures urbaines

Trois processus ont bouleversé récemment et continuent aujourd'hui encore à changer les structures urbaines : l'étalement urbain, la tertiarisation et la mondialisation des économies ainsi que les ségrégations sociales et les spécialisations fonctionnelles qui s'accroissent.

2.3.1. Étalement urbain

- C'est sans doute le changement le plus spectaculaire et le plus universel : partout les espaces consommés par les villes croissent même en l'absence de croissance de population.

Cet étalement a pour cause première le **desserrement urbain** ou le déversement urbain, c'est-à-dire le déplacement vers la périphérie d'une partie de la population et des activités anciennement situées dans les tissus urbains denses, mouvement dénommé également **exurbanisation** ou contre-urbanisation. Mais l'étalement résulte aussi de l'installation dans les périphéries urbaines de nouvelles populations et de nouvelles activités à la recherche, comme celles qui ont migré d'ailleurs, de plus faibles coûts fonciers, de plus grandes disponibilités foncières, d'une meilleure accessibilité par routes et surtout par autoroutes (voire par air) et d'un meilleur environnement.

Cela engendre un peu partout une **suburbanisation** ou une **périurbanisation**, c'est-à-dire une urbanisation au-delà de l'agglomération créant de nouvelles banlieues soit proches (suburbs), soit plus lointaines (exurbs), périurbanisation qui se caractérise par des densités plus faibles, une plus forte proportion d'espaces ruraux et agricoles et le faible développement des services, ce qui rend les résidents très dépendants de la ville-centre ou d'un de ses pôles secondaires. Parfois, cela conduit même à la **rurbanisation** des espaces ruraux proches, processus aussi dénommé « mitage ».

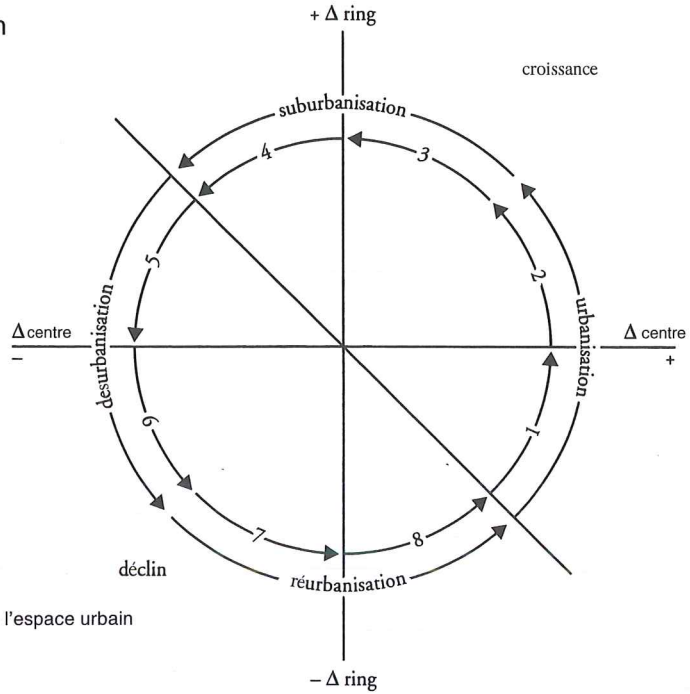
Pour contrer la périurbanisation et assurer un meilleur équilibre résidentiel et/ou fonctionnel, certains pays ont eu recours à des **villes nouvelles** souvent situées à une certaine distance du centre et ce pour réduire les migrations banales (de travail, pour les services), voire à des villes satellites ; mais le processus ne s'observe que dans les grandes villes et malgré une organisation polynucléaire de ces dernières, il ne remet pas en cause le modèle centre-périphérie, peu de centres secondaires étant susceptibles de concurrencer le centre principal (V. Dupont et D. Pumain, in F. Dureau et al., 2000, *op. cit.*, pp. 65-68).

- L'ampleur du mouvement d'étalement dépend du niveau de développement des pays car il est essentiellement corrélé au taux de motorisation des populations : l'agglomération de Los Angeles qui compte 15,8 millions d'habitants s'étend sur 7 070 km² alors que celle de Delhi qui en compte 14 millions ne couvre que 843 km² !

En fait, l'étalement accompagne ainsi l'**émergence de la ville voiture** (DOC. 13), troisième forme de l'histoire urbaine après la ville piétonne et la ville « transports en commun ». Toutes trois découlent des conditions de mobilité des populations

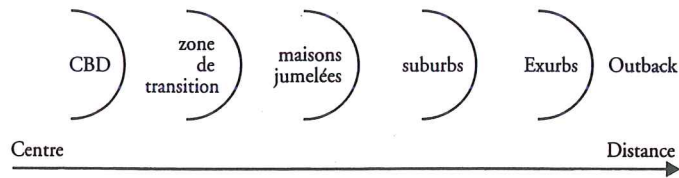
DOC. 14 : L'étalement urbain dans les métropoles américaines

A. Le modèle du cycle urbain

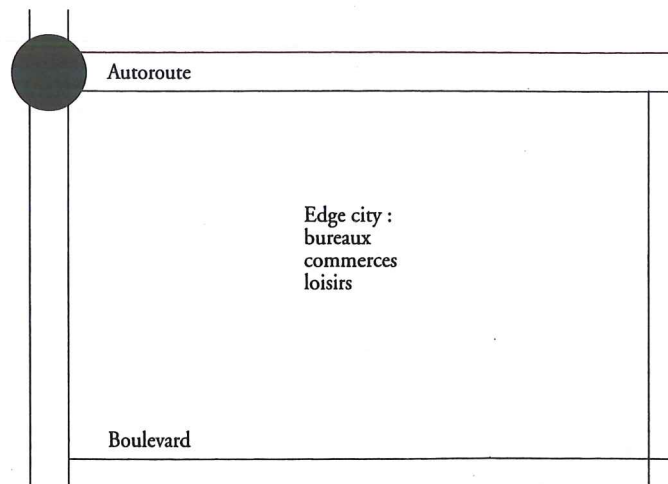


Étapes 1 et 2 : concentration au sein de l'espace urbain
 Étapes 3 et 4 : suburbanisation
 Étapes 5 et 6 : désurbanisation
 Étapes 7 et 8 : réurbanisation

B. Les différentes couronnes urbaines



C. Le modèle de « edge city »



et plus particulièrement de la « loi de constance des budgets-temps de transport » formulée par Zahavi en 1976 (J.-M. Halleux, 2001, p. 70). Cette loi postule, que chacun cherche à tirer un parti maximum des opportunités spatiales (c'est-à-dire maximiser les distances parcourues dans la journée) sous deux contraintes : ne pas dépasser un certain budget-temps (une heure à une heure et demie) et ne pas y consacrer plus de 15 à 20 % de son revenu. La contrainte saturée en premier (monétaire ou temporelle selon les contextes et les populations concernées) détermine les niveaux de mobilité, qui influencent à leur tour les formes urbaines. Lorsque l'essentiel des déplacements s'opéraient à pied, la ville était très peu étendue, maximum 6 à 7 km de diamètre ce qui correspond au temps maximal admis pour aller d'une extrémité à l'autre. Plus la ville approchait de cette limite, plus on densifiait ce qui explique les très fortes densités des villes piétonnes (100 à 200 habitants par ha).

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la mise en place de moyens de transport en commun motorisés (chemin de fer et tramways) conduisit à une urbanisation plus centrifuge. La ville « transports en commun » peut alors s'étendre sur des distances de 20 à 30 km autour du centre ce qui contribue à réduire les densités (50 à 100 habitants par ha).

Grâce à la voiture, qui permet des vitesses 10 fois plus élevées que la marche à pied, la ville-voiture s'étale encore davantage que la ville « transports en commun » ; son rayon peut atteindre 50 km alors que sa densité est dès lors amenée à encore diminuer (10 à 20 habitants par ha).

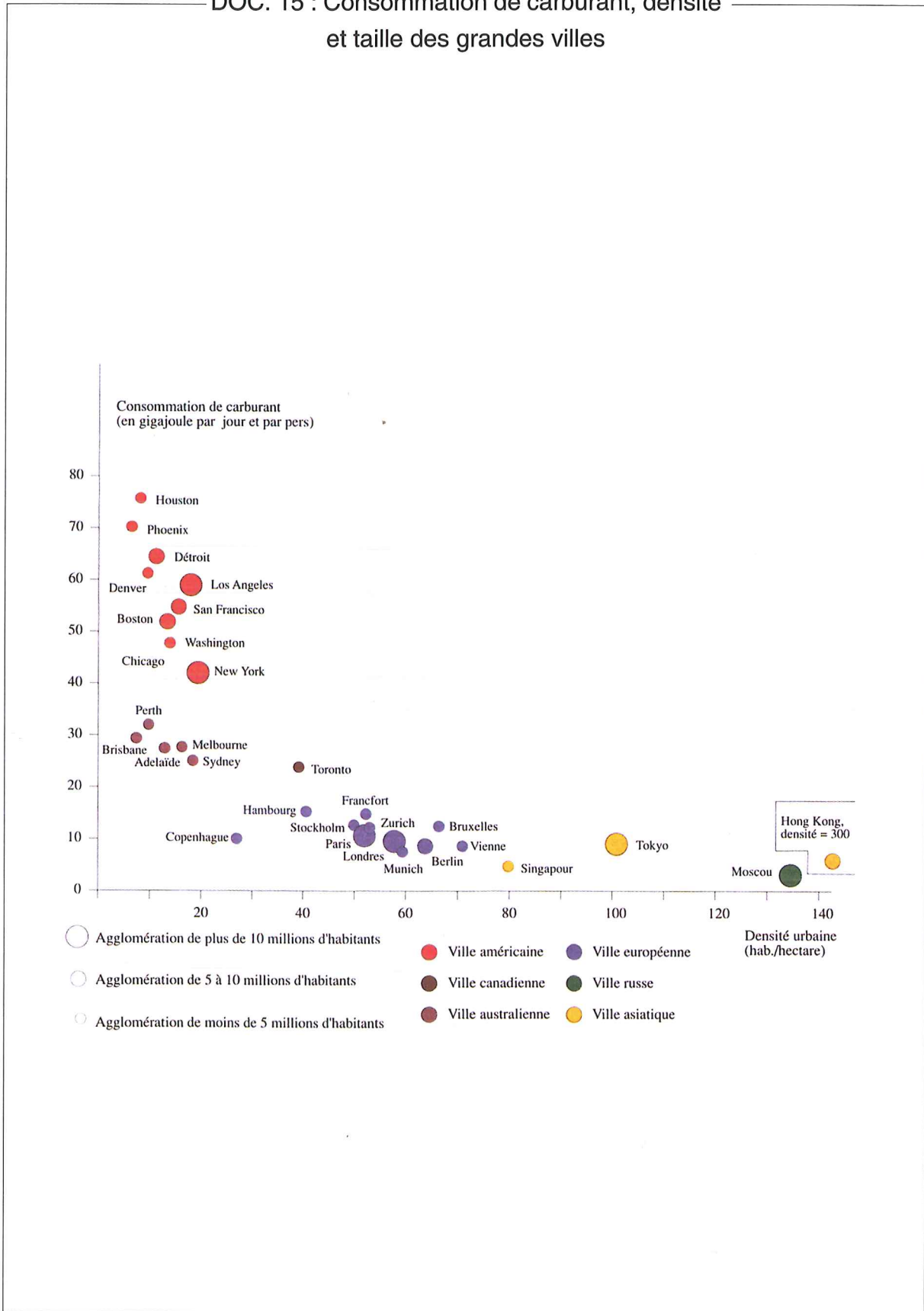
- Bien que manifeste partout, le processus d'étalement urbain caractérise sans conteste d'abord les **métropoles américaines** où l'on peut assimiler la suburbanisation aux étapes 3 et 4 du modèle du cycle urbain (DOC. 14A). Cette suburbanisation, parfois à une certaine distance de la ville, y a d'ailleurs engendré de nouvelles formes urbaines comme les « edge cities », les « exurbs » et les « gated communities » et est à l'origine d'un nouveau type de population : les « Lone Eagles » (A. Bailly et al., in J.-P. Paulet et al., *op. cit.*, 2000, pp. 41-48) (voir DOC. 14 B et C).

Le concept d'« **edge city** » correspond à une polarité nouvelle à l'extérieur d'une métropole dans une zone rurale ou à faible densité résidentielle ; il s'agit d'un ensemble de bureaux (au moins 600 000 m²), de commerces (au moins 100 000 m²) et de loisirs situé entre des autoroutes ou des grands boulevards ce qui favorise l'accessibilité automobile ; la population y est importante le jour et faible aux autres moments de la journée. Les exemples se sont multipliés dans les années 1990 à Los Angeles (où ils ont été étudiés pour la première fois), à Washington, à Las Vegas, à Tucson...

L'« **exurb** » est la zone d'urbanisation au-delà des « suburbs ». C'est en quelque sorte la zone qualifiée par les Européens de zone périurbaine dont le développement s'explique comme en Europe par des mouvements « push » et « pull », c'est-à-dire des phénomènes de rejet de la ville et d'attraction par les valeurs de la ville rurale.

Les « **gated communities** » ou communautés fermées se caractérisent par leurs limites physiques et sociales. On en distingue trois types : celles liées au style de

DOC. 15 : Consommation de carburant, densité et taille des grandes villes



Source : d'après P.W.G. Kenworthy et J.R. Newman, 1989 in M.-A. Gervais-Lambony, 2001, *op. cit.*, p. 55.

vie (regroupant des retraités, des amateurs de golf ou de loisirs variés comme le tennis), celles liées à un prestige social et celles créées pour des raisons de sécurité (physique, financière par la protection du patrimoine immobilier ou pour la famille sur le plan social). Ces « gated communities » regrouperaient de 4 à 8 millions d'Américains selon les sources.

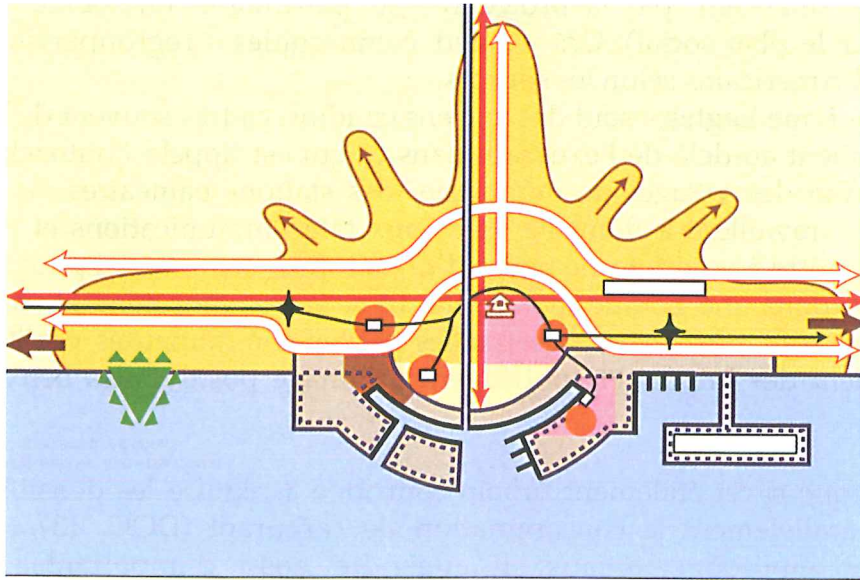
Enfin les « Lone Eagles » sont des anciens citadins, cadres souvent de haut niveau, qui s'installent au-delà de l'exurbain dans ce qui est appelé l'outback ou arrière-pays comme des villages de montagne, des stations balnéaires ou des villages ruraux. Ils travaillent à domicile grâce aux télécommunications et n'ont qu'une contrainte : être à environ une heure d'un aéroport commercial pour se rendre, si nécessaire, dans une grande métropole. Ils se retrouvent généralement en petits groupes et sont très recherchés par les petites communautés car ils vivent sur place, paient des impôts et contribuent à l'image positive des lieux où ils sont installés.

- Ajoutons que si cet étalement urbain contribue à réduire les densités urbaines, il accroît parallèlement la consommation de carburant (DOC. 15) et par là les problèmes environnementaux. Il engendre aussi d'importants surcoûts en matière de services collectifs (voirie, égouttage, desserte en eau – gaz – électricité, collecte des déchets, distribution du courrier, ramassage scolaire). Comme, en outre, il contribue souvent à appauvrir les villes en les privant d'habitants ou d'activités tout en leur faisant financer des équipements et des services destinés à l'ensemble de la population de l'aire urbaine, l'étalement urbain est donc **en totale contradiction avec les trois piliers du développement durable** : l'environnement, l'économie et le social (L. Brück et B. Mérenne-Schoumaker, 2002). On comprend dès lors mieux pourquoi il est l'objet de critiques de plus en plus nombreuses.

2.3.2. Tertiariation et mondialisation des économies

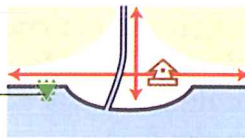
- Étant par nature les points majeurs de l'articulation d'un pays, d'un continent et pour certaines du système-monde, les villes subissent généralement plus et de manière plus précoce les grandes mutations économiques. C'est le cas sans conteste des profonds bouleversements enregistrés dans la seconde moitié du XX^e siècle et qui présentent deux composantes majeures : la tertiarisation des économies et leur mondialisation. Les mutations se traduisent un peu partout par le **recul de l'industrie** et une **montée inexorable du tertiaire**. Mais, comme le montrent bien les 14 cas analysés sous la direction de G. Jalabert (2001, *op. cit.*), ce sont surtout les industries les plus anciennes, les moins adaptées aux formes modernes de la production qui disparaissent peu à peu, celles qui se trouvaient souvent dans les vallées, les quartiers de gares, les fronts de mer. À l'opposé, beaucoup de secteurs artisanaux restent actifs et les industries des nouveaux secteurs se développent dans les périphéries non loin des autoroutes, des centres de recherche, des campus universitaires dans des parcs aménagés (voir ci-dessus 2.1.4.). Les anciens sites

DOC. 16 : Modèle de la métropole littorale japonaise



► Un site contraignant :

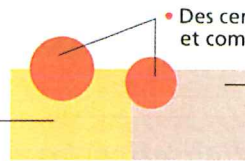
- Une étroite plaine littorale et un fleuve côtier
- Des presqu'îles et des îles consacrées à la détente



- Un carrefour routier autour duquel la ville s'est développée près du château (XVII^e - XIX^e siècles)

► Plusieurs centres :

- La « marée » des maisons individuelles et de l'industrie dispersée



- Des centres d'affaires et commerciaux

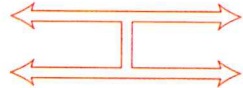
- Des quartiers à dominante industrio-portuaire

- Une ségrégation sociale localisée :

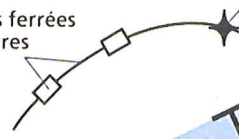
niveau de vie
 élevé bas

► Des échanges intenses :

- Axes autoroutiers majeurs



- Voies ferrées et gares



- plate-forme multimodale



- quais maritimes



- aéroport

► Trois marques de l'explosion urbaine :

- L'allongement de l'agglomération le long du littoral



- Les excroissances urbaines vers l'intérieur



- L'espace gagné sur la mer

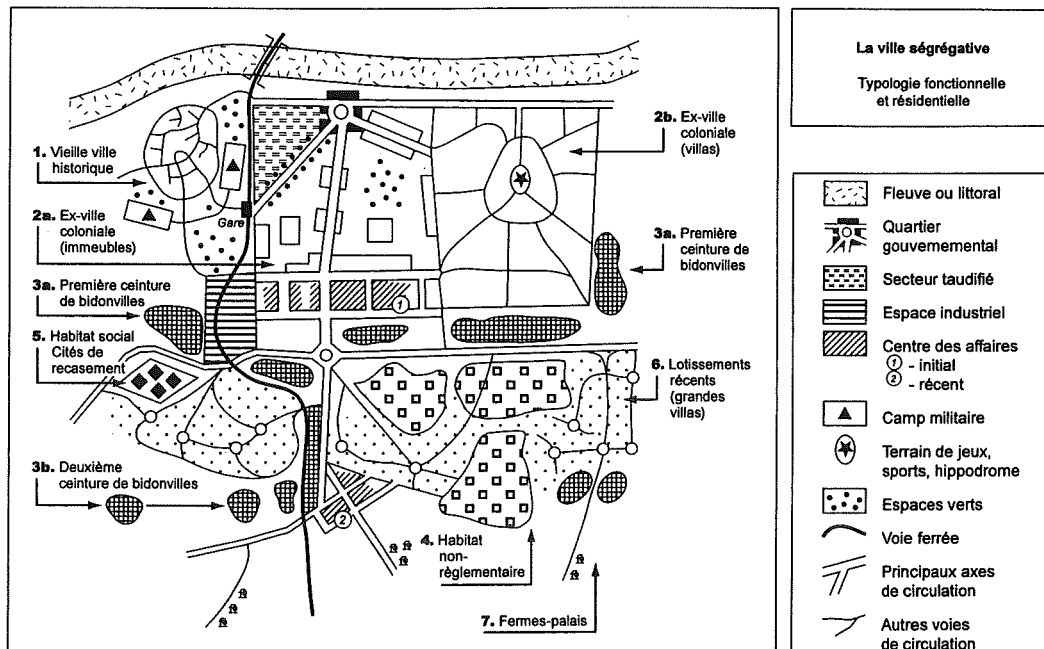


sont parfois en friche mais beaucoup sont réutilisés – surtout s'ils sont bien situés – par des bureaux, de l'habitat ou des équipements divers.

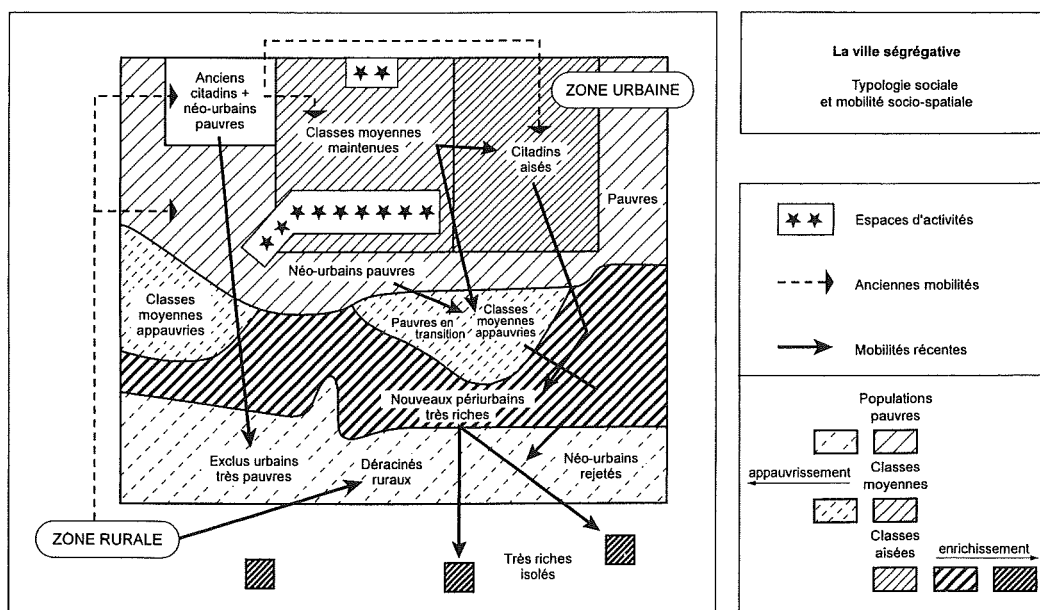
- En effet, si les activités de production proprement dites ont regressé surtout dans les villes des pays développés, le tertiaire industriel y est généralement resté et s'est même renforcé à la faveur de l'externalisation de nombreuses fonctions tant par l'industrie que par le secteur tertiaire lui-même. On observe ainsi une croissance très forte des **services aux entreprises** qui s'étendent de l'amont (conception, recherche-développement, formations professionnelles spécifiques) à l'aval (gestion, conseils financiers, audit, marketing, maintenance, comptabilité, publicité...), voire qui accompagnent toute l'activité (conseils, assistance, ingénierie, organisation, communication...). Il peut s'agir aussi d'activités moins nobles externalisées comme la surveillance, le nettoyage, le traitement de l'information de base, la restauration... sans oublier toutes les activités de logistique (B. Mérenne-Schoumaker, 1996, pp. 156-167).
Ces services aux entreprises se retrouvent dans des **quartiers de bureaux** centraux ou dans des **parcs d'affaires** plus périphériques. Les services les plus rares comme les services financiers se concentrent surtout dans le CBD (Central Business District) à l'architecture aujourd'hui mondialement banalisée, faite de grandes tours de conception plus ou moins audacieuse symbolisant la réussite des entreprises. Dans ces tours, la plupart des firmes appartiennent souvent à de grands groupes internationaux qui se sont constitués à la faveur de la montée en force de l'internationalisation de la vie des affaires. L'importance de ces groupes dans un CBD est d'ailleurs un bon indicateur du rôle international que joue la ville. Toutefois, malgré la présence de centres d'affaires internationaux, la population des grandes villes du Sud ne bénéficie que peu des retombées de la mondialisation contrairement à celle des villes du Nord qui y participe plus largement (J.-F. Troin, 2000, *op. cit.*, pp. 61-62).
- La tertiarisation des villes et leur réorganisation fonctionnelle ne sont toutefois pas l'apanage des seuls services aux entreprises, le **commerce** et les **activités de loisirs** y jouent aussi un rôle essentiel en raison de la multiplication de mégaprojets tels les centres commerciaux, les centres de magasins d'usine, les multiplexes (cinématographiques), les centres de loisirs (qui peuvent comprendre outre des cinémas, des activités sportives – piscines, bowlings..., des centres de remise en forme, des centres de jeux, des discothèques, des hôtels et bien entendu des restaurants). Ces mégaprojets, portés de plus en plus par des groupes internationaux, contribuent sans nul doute à les banaliser tout au moins dans les pays développés ou certaines grandes villes des pays émergents...
- Si l'on ajoute, à tous ces nouveaux projets privés, les **grands développements publics** en matière hospitalière, universitaire, administrative, sportive (palais des sports, stades de football...), voire commerciale et touristique (halls de foire, musées, palais des congrès...), on comprendra aisément combien la ville et surtout la grande ville du début du XXI^e siècle est articulée de plus en plus par ses grands pôles de services (voir ci-dessus 2.1.4.) (DOC. 16).

DOC. 17 : Les ségrégations dans les villes des « Sud »

A



B



2.3.3. Ségrégations sociales et spécialisations fonctionnelles qui s'accroissent

- Le constat de l'accroissement des ségrégations socio-spatiales, des regroupements par niveaux de revenus, par proximités socio-professionnelles, par types d'habitat est relevé par presque tous les travaux récents sur les villes. Mais comme le souligne bien G. Jalabert (2001, *op. cit.*, p. 288), ces ségrégations dans bien des villes d'Europe ou d'Amérique du Nord ne sont pas si nouvelles, ni aussi tranchées sur le territoire, le passage de quartiers où résident des populations aisées à des populations qui le sont moins s'effectuant graduellement ; plus les catégories moyennes sont développées et diversifiées, plus l'analyse des répartitions est complexe.

En fait, l'évolution récente (J.-P. Lévy et J. Brun in F. Dureau et al., 2000, *op. cit.*, pp. 229-246) semble avoir produit une **véritable mosaïque sociale** à la fois dans les centres et dans les périphéries où l'on peut trouver par îlot ou par petits quartiers à la fois les plus pauvres et les plus riches ou une composition sociale composite mais marquée par d'autres caractéristiques comme la pyramide des âges, les types de ménages, l'origine ethnique..., le tri social découlant non seulement du marché du logement mais encore des modes de vie ou des politiques urbaines, les villes évoluant de plus en plus par redistribution de leurs populations, tant dans les pays du Sud (DOC. 17) que du Nord. Dans ces derniers, on assiste même à la reconquête de quartiers anciens souvent dégradés et occupés jadis par des populations pauvres par des classes riches et moyennes ; c'est le processus de **gentrification**, mouvement parfois aidé par les politiques de rénovation urbaine (voir DOC. 22, ci-après).

Par ailleurs, tout indique qu'au-delà des ségrégations purement spatiales (dont la forme la plus manifeste est le ghetto), les ségrégations touchent de plus en plus les individus eux-mêmes. C'est particulièrement sensible dans les quartiers mixés socialement où tout indique des pratiques spatiales très différentes, des groupes proches dans l'espace n'ayant pas accès aux mêmes lieux, n'ayant pas les mêmes facilités de déplacement, ne pratiquant pas les mêmes espaces de consommation (*Ibidem*, p. 246).

- Ajoutons que l'évolution récente a aussi accentué les **spécialisations fonctionnelles** parfois même au sein d'un même secteur d'activités. Ainsi en est-il par exemple du commerce de détail où les points de vente du centre-ville n'ont plus guère de points communs avec le commerce de quartier ou celui de la périphérie (sauf en ce qui concerne les shopping centers) ou encore des activités de production ou de services que l'on peut retrouver soit dans d'anciennes friches industrielles, soit dans des parcs d'affaires ou des parcs technologiques.
- Sans aucun doute, la grande ville est un **ensemble de plus en plus contrasté** qu'il est sans doute souvent de plus en plus difficile à saisir car il s'agit d'une réalité en continuelle mutation.

3. GUIDE MÉTHODOLOGIQUE

Outre les savoirs de base qui viennent d'être proposés, trois instruments nous apparaissent indispensables pour apprendre à apprendre aux élèves à lire les territoires urbains. Il s'agit d'abord d'une démarche déjà développée dans les autres numéros de GEO consacrés aux Compétences 2001 et articulant l'apprentissage des compétences et la mise en réseau des concepts ; il s'agit ensuite de méthodes d'analyse graphiques et cartographiques (les schémas et les modèles) ; il s'agit, enfin, de modèles généraux et de modèles régionaux, ces derniers traduisant des structures récurrentes en certains endroits du Monde, dénommées « chorotypes » par R. Brunet et qui concernent soit les villes des pays développés, soit celles du Tiers Monde.

3.1. Une démarche intégrant l'apprentissage des compétences et la mise en réseau des concepts

L'articulation par étapes des compétences (D. Belayew, 2000, in GEO 48, p. 1) ainsi que la mise en réseau des concepts (B. Mérenne-Schoumaker, 2000, *op. cit.*, p. 106) sont reproduits en DOC. 18 et 19. Nous allons tenter de les combiner afin de proposer une démarche cohérente pour l'analyse d'un territoire urbain. À cette fin, nous proposons de travailler en trois étapes (DOC. 20).

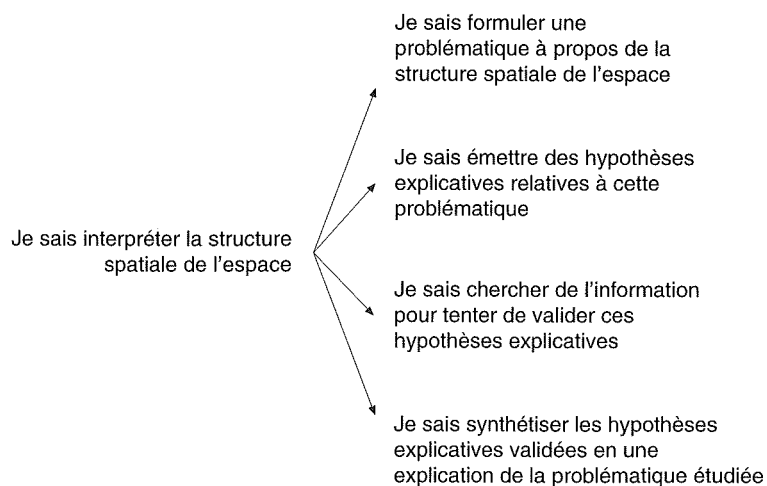
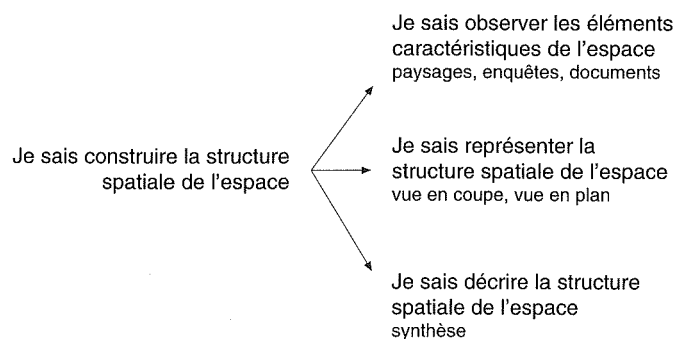
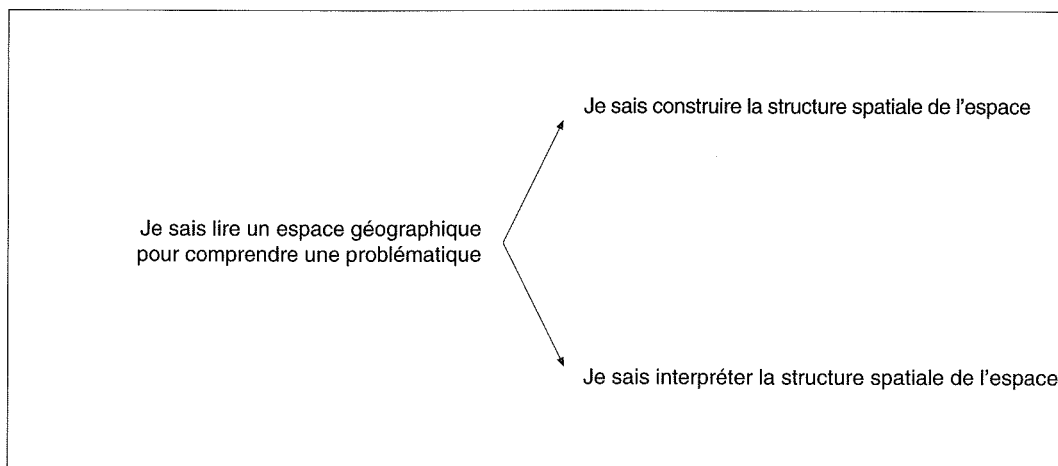
3.1.1. Découverte et premiers contacts avec la ville

- Cette première phase a d'abord pour but de **motiver** et de susciter l'intérêt afin de mobiliser les élèves. On sera ainsi particulièrement attentif à la problématique proposée et aux documents sélectionnés.

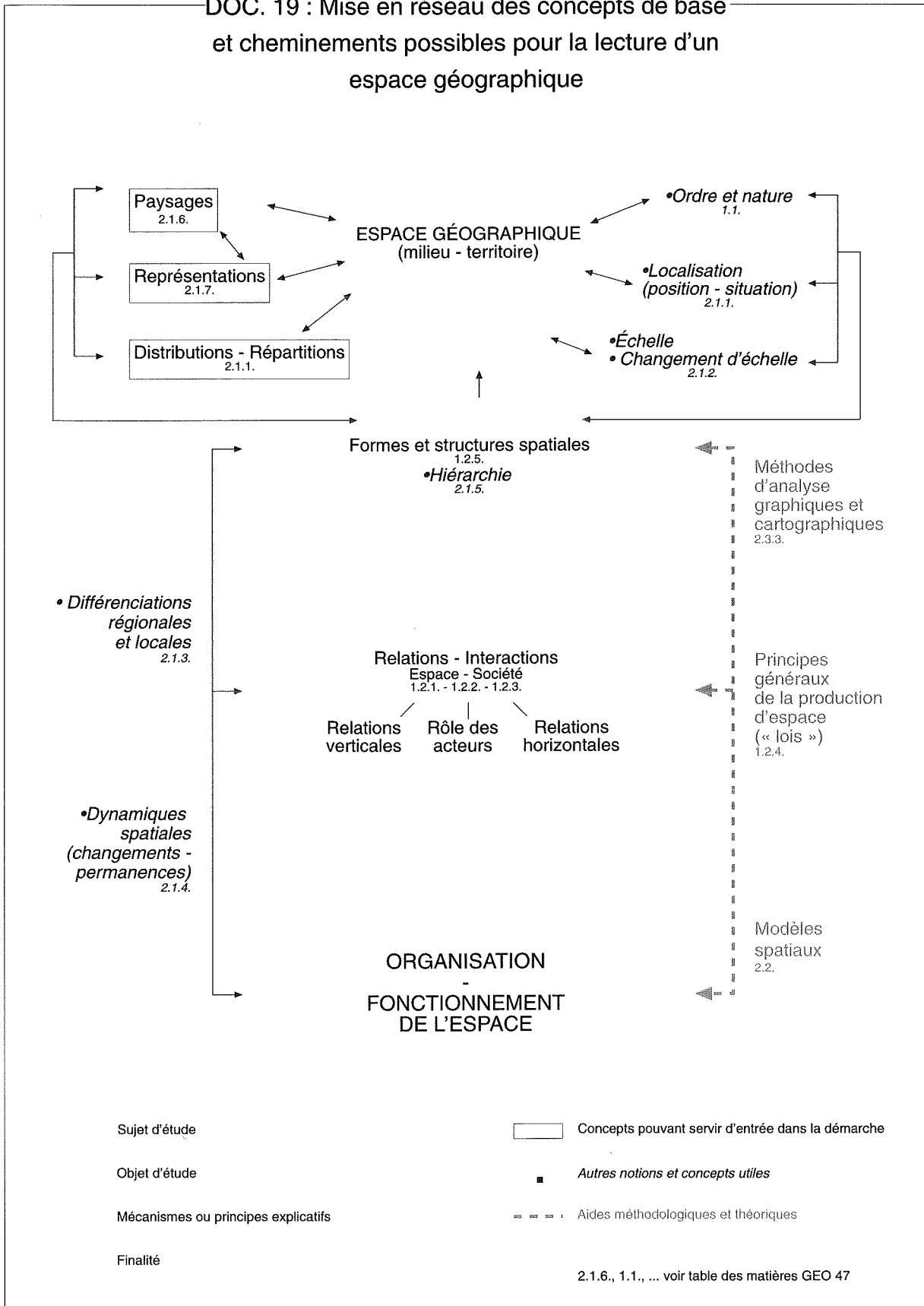
Le choix d'une ville n'est jamais neutre. Il s'agit de s'interroger sur ce choix. Il faut aussi rapidement rassembler les impressions premières sur la ville choisie, **faire émerger les représentations** ce qui peut se faire à l'occasion d'un échange qui pourrait être nourri par des témoignages extérieurs (cassette vidéo, publicité, écrits...). Cet échange nous semble essentiel car il permet de mieux cerner les connaissances préexistantes mais aussi les images, les valeurs véhiculées par la ville, images et valeurs pouvant différer fortement d'un élève à l'autre surtout s'il s'agit de villes connues comme celles de leur pays d'origine (Maghreb, Afrique noire...) ou d'autres fortement médiatisées comme les villes américaines. Par ailleurs, on se rappellera dès ce moment que la construction du savoir géographique est toujours conditionné par les informations dont on dispose, par les expériences personnelles, par les représentations des groupes sociaux auxquels on appartient... (voir B. Mérenne-Schoumaker, 2000, *op. cit.*, pp. 66-67).

- Au-delà de ces impressions et représentations, il convient aussi rapidement de rassembler **quelques paramètres de base** sur la ville :
 - sa situation géographique dans le pays et/ou le continent, sa position en latitude, longitude, voire altitude ;
 - son importance en population, superficie et rôle (s'agit-il d'une capitale nationale, régionale ?) ;

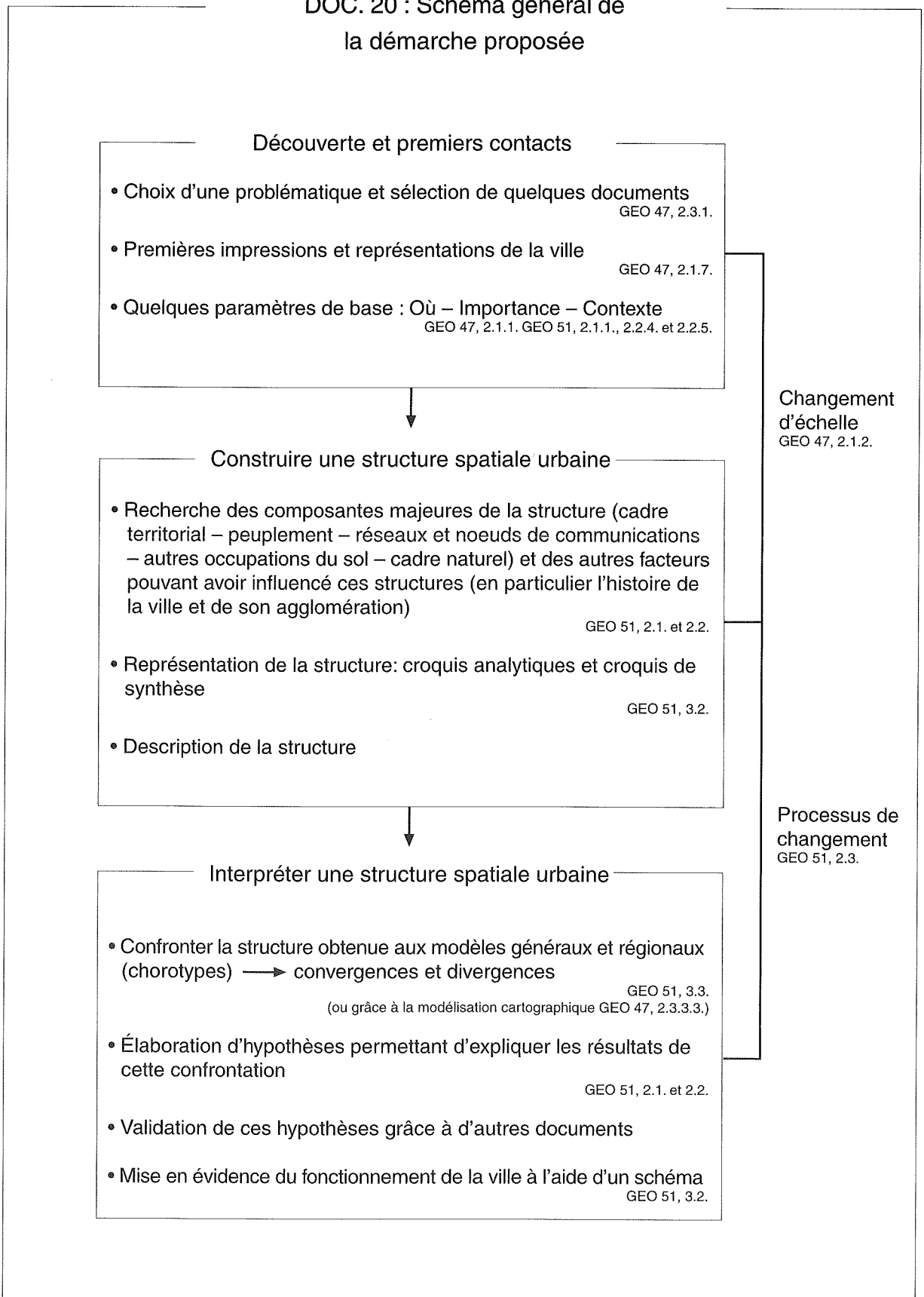
DOC. 18 : Des compétences disciplinaires
articulées par les grandes étapes du travail
du géographe



DOC. 19 : Mise en réseau des concepts de base et cheminements possibles pour la lecture d'un espace géographique



DOC. 20 : Schéma général de la démarche proposée



- le contexte politique, culturel ou économique du pays ou de la région.

À cette fin, nous renvoyons au concept de localisation (B. Mérenne-Schoumaker, 2000, *op. cit.*, p. 53) ainsi qu'à ce qui a été dit précédemment sur le cadre territorial (2.1.1.), le contexte culturel (2.2.4.) et le niveau de développement (2.2.5.).

3.1.2. Construction de la structure spatiale

- Grâce à la confrontation de différents documents (cartes topographiques, plans de la ville, cartes thématiques d'atlas, images satellitaires, photos aériennes...), il s'agit de **rechercher les composantes majeures des territoires urbains** qui sont comme nous l'avons dit plus haut (2.1.) :

- le cadre territorial ;
- le peuplement ;
- les réseaux et les noeuds de communications ;
- les autres occupations du sol ;
- le cadre naturel.

Parallèlement, il faut s'interroger sur les autres facteurs qui peuvent influencer les structures spatiales, en particulier l'histoire de la ville et de son agglomération. Il faut en repérer les formes (auréoles, bandes, lignes, points), détecter les vides et les pleins ainsi que les dissymétries et chercher à identifier les sous-ensembles ou les lieux remarquables soit par un nom commun (ex. : CBD, centre ancien, bureaux, gare, usines...) ou propre (quand ce dernier est connu et reconnu).

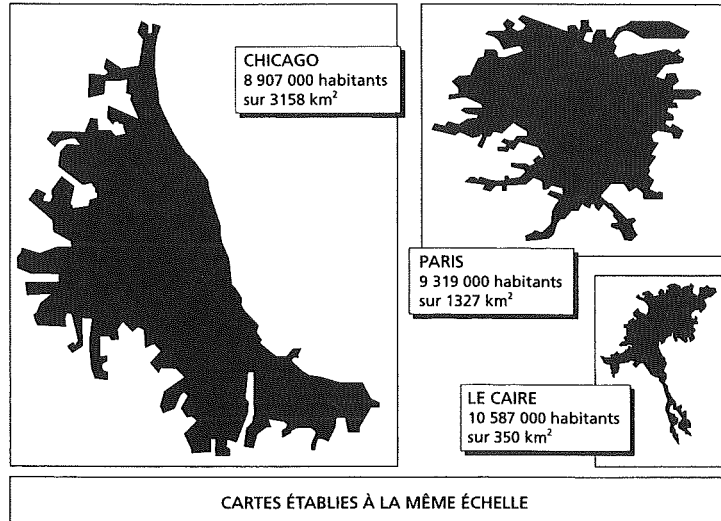
- La mise en évidence de la structure, c'est-à-dire des modes d'organisation des composantes les unes par rapport aux autres implique pour sa part un **croquis** (voir ci-après 3.2.). Notre propre pratique avec les étudiants nous amène à leur demander d'abord un croquis par grande composante afin de favoriser une meilleure observation. Les croquis analytiques sont ensuite combinés dans un croquis final ce qui impose une sélection des informations et une adéquation entre les choix de représentation (couleurs, trames, signes) et la hiérarchie des informations retenues.
- Le croquis de synthèse peut être présenté oralement ou par écrit ce qui permet de **décrire la structure** et d'explicitier les choix opérés parmi les observations.

3.1.3. Interprétation de la structure spatiale

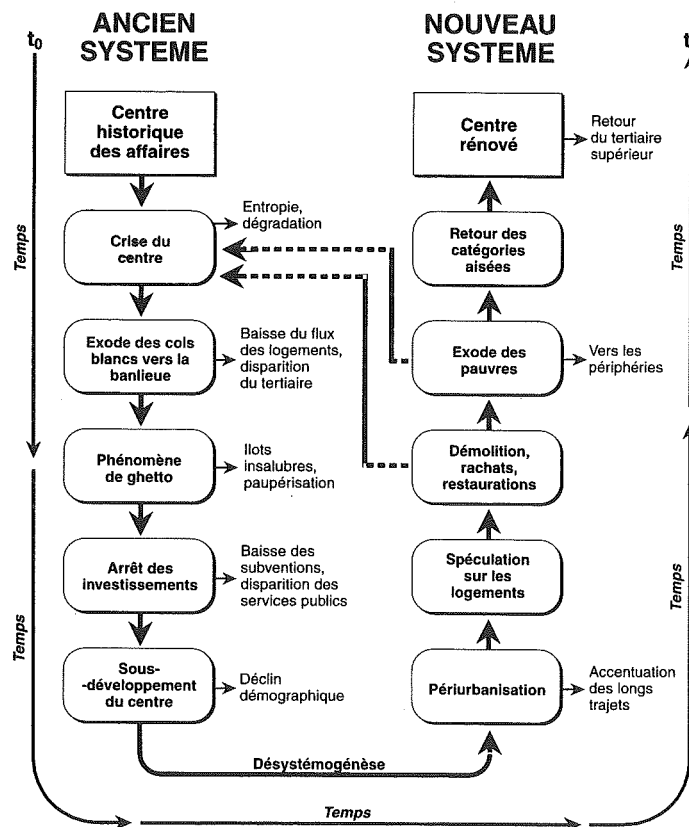
- À ce stade, il faut d'abord rechercher des principes qui pourraient expliciter la structure. À cette fin, la méthode la plus simple est de **comparer le cas étudié à un des modèles généraux ou à un des modèles spécifiques** à certains types de villes (voir 3.3.).

Une autre voie est la modélisation cartographique à l'aide d'une grille conceptuelle (comme celle publiée en fiche 57 du GEO 47) qui amène l'élève à prendre en compte successivement les principes organisateurs de l'espace. Bien que très pertinente, cette seconde méthode est un peu plus complexe non dans son cheminement mais bien pour l'élaboration de la synthèse, d'où notre

DOC. 21 : Les aires urbaines de trois agglomérations de même population : Chicago, Paris, Le Caire



DOC. 22 : Les processus au coeur des changements récents des centres-villes américains



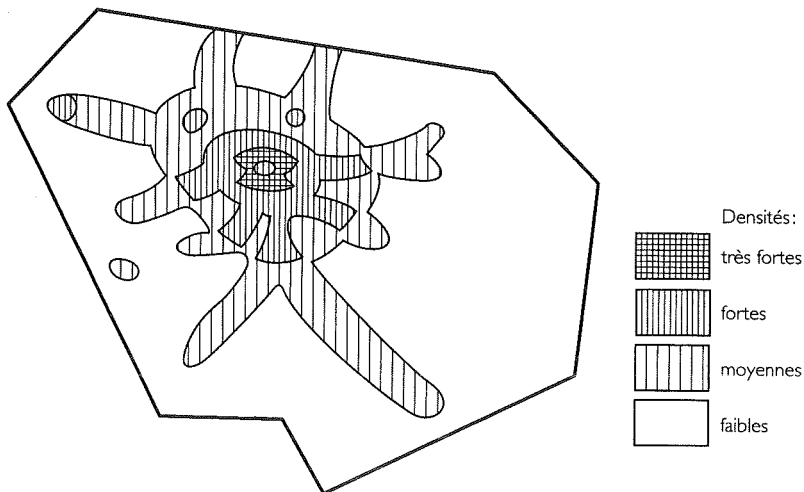
Sources : P. Signoles, Le monde islamique du Maghreb à l'Iran, in P. Bruyelle, 2000, *op. cit.*, p. 263 — J.-P. Paulet, 2000, *op. cit.*, p. 148.

préférence pour la première méthode qui sera la seule retenue dans ce fascicule. Par contre, pour un processus simple (comme la répartition de la population selon un caractère spécifique) (voir DOC. 23, 24 et 25 ci-après), la modélisation graphique est plus aisée à mettre en oeuvre avec des élèves du secondaire.

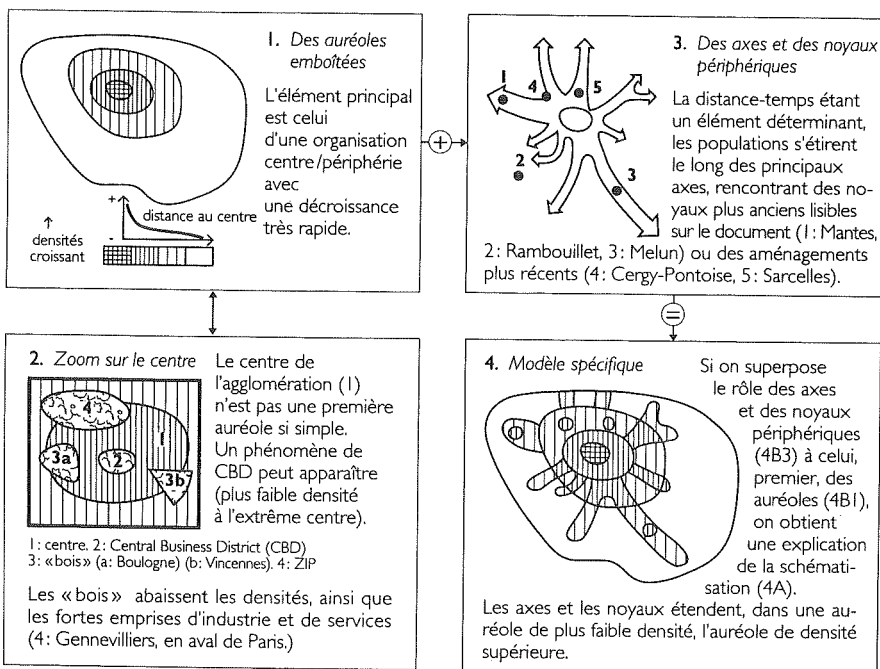
- L'objectif de cette étape est d'amener l'élève à **s'interroger sur le territoire**, sur certaines proximités (ex. : voie d'eau – industries – quartiers ouvriers), sur certaines spécialisations (ex. : quartier de bureaux) ou ségrégations (ex. : quartiers aisés, quartiers pauvres), sur certaines localisations (ex. : un terrain de golf dans un quartier résidentiel) et d'émettre ainsi des hypothèses explicatives à la fois sur les convergences rencontrées avec les modèles et théories et aussi les divergences.
- Pour **élaborer ces hypothèses**, on peut s'aider des principes organisant le peuplement, les réseaux et noeuds, les affectations du sol (voir 2.1.2., 2.1.3. et 2.1.4.) et rechercher le rôle joué par le cadre naturel (voir 2.1.5.) et par les autres facteurs qui influencent les structures (voir 2.2.), ce qui devrait permettre, comme nous l'avons déjà dit, de comprendre pourquoi la ville tout en ressemblant à une autre du même type lui est aussi différente.
- La **validation de ces hypothèses** suppose la recherche d'informations complémentaires, parfois à d'autres échelles, parfois à d'autres périodes du temps. À cette fin, on devra sans doute aussi ne pas se limiter à des documents graphiques ou cartographiques et recourir à d'autres sources (livres, documents sur Internet...).
- Enfin, ayant pu interpréter la structure, il convient de la schématiser en vue de **construire une explication**. Pour réaliser le schéma, on peut s'inspirer des modèles généraux ou spécifiques.
- Par ailleurs, tout au long de la démarche, il faut être sensible à l'**échelle** du territoire étudié car de l'échelle dépend le niveau des observations et aussi les principes d'organisation qui peuvent être détectés (B. Mérenne-Schoumaker, 2000, *op. cit.*, pp. 56-57). Il convient donc de toujours s'assurer que les élèves réalisent bien les dimensions de l'espace pris en compte en population et en surface (par exemple, extension sud-nord ou ouest-est de la ville), des volumes de population proches pouvant se retrouver sur des territoires très différents (DOC. 21). Parallèlement, chaque fois que cela est nécessaire, il faut recourir au raisonnement multiscalair en particulier pour replacer la ville dans son environnement, comprendre les dynamiques internes ou procéder aux comparaisons dans l'espace et le temps.
- En outre, il convient de s'interroger sur les **processus de changement des structures** car, comme nous l'avons dit (2.3.), la ville est un organisme vivant, un système qui ne cesse d'évoluer. Le DOC. 22 explicite les changements intervenus dans des centres-villes américains.

DOC. 23 : Du schéma au modèle : l'exemple des densités de population en région parisienne

A. Schématisation des densités de population (annexe élève 1)

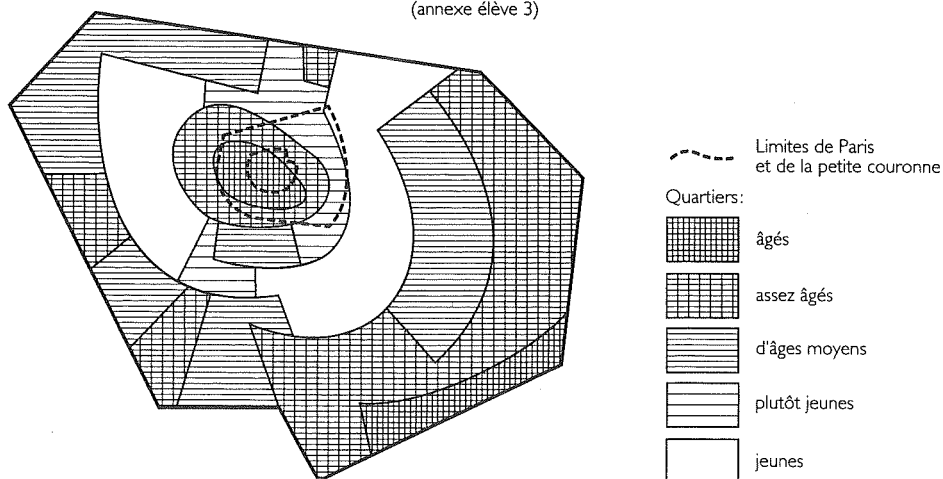


B. Modélisation de cette répartition



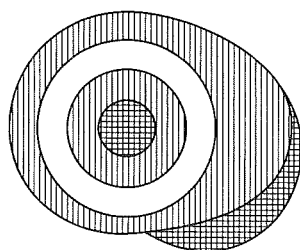
DOC. 24 : Du schéma au modèle : l'exemple de la répartition des âges en région parisienne

A. Schématisation de la répartition des âges dans la région parisienne (annexe élève 3)

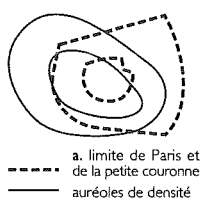


B. Modélisation de cette répartition

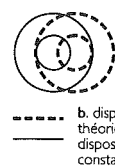
1. On a bien, fondamentalement, une structure en auréoles concentriques, les espaces les plus âgés étant au centre de l'agglomération et dans la périphérie rurale (cf. 3).



Le cœur de l'agglomération parisienne est décentré vers l'Ouest par rapport au découpage de la région Ile-de-France.

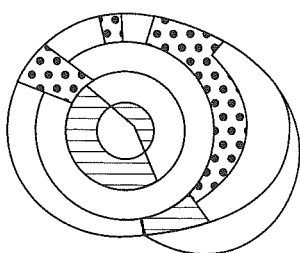


En modélisant:



2. Mais cette dissymétrie est plus importante que le seul découpage administratif ne peut l'expliquer. C'est particulièrement visible au centre de l'agglomération.

3. En reprenant le modèle 1, on peut constater des écarts.



— Espace plus vieux que prévu

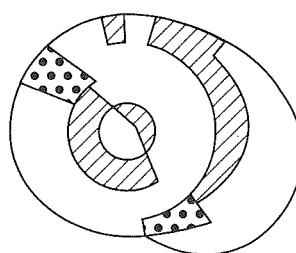


Espace plus jeune que prévu



Disposition en auréoles conforme au modèle général

4. On a retrouvé l'influence de la répartition sectorielle des richesses (figure 5B6).



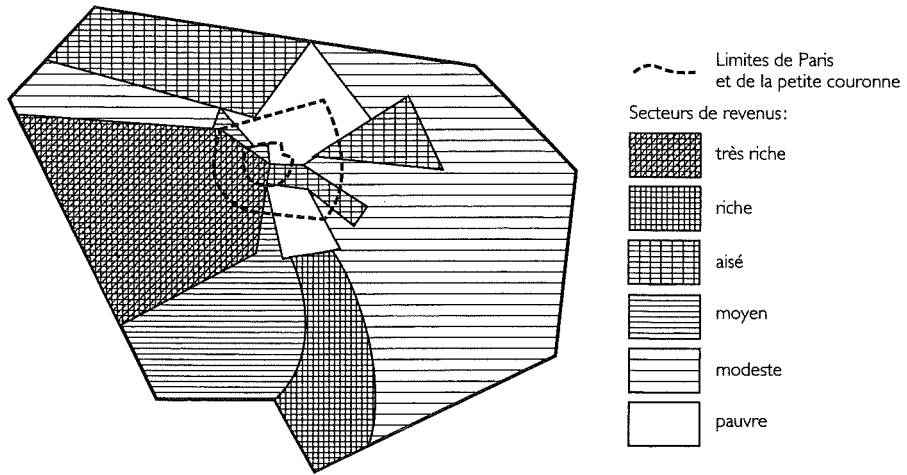
Effets sur l'âge de l'opposition Ouest riche / Est pauvre



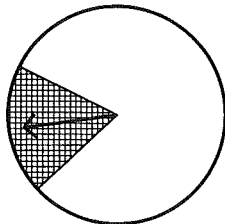
Effets sur l'âge de l'opposition aval industriel et amont résidentiel

DOC. 25 : Du schéma au modèle : l'exemple de la répartition des revenus en région parisienne

A. Schématisation de la répartition des revenus dans l'agglomération de Paris



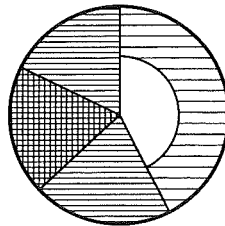
1. Une localisation des riches d'un « côté »



Les mécanismes fonciers excluent les pauvres des quartiers riches. Ceux-ci se développent à partir d'une répartition au centre selon un axe vers la périphérie.

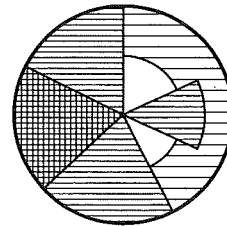
B. Modélisation de cette répartition

2. avec des transitions...



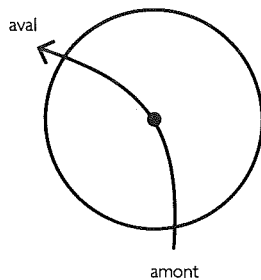
Les classes moyennes (ou des quartiers mixtes) sont en situation intermédiaire. L'Est, plus rural, est plus mêlé.

3. et des effets de taille

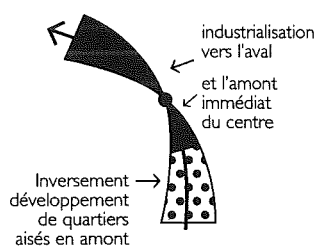


Mais, du fait de la grande taille de l'agglomération, des quartiers aisés peuvent apparaître à l'Est.

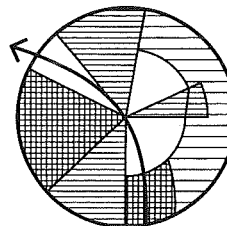
4. Mais ce modèle général est modifié par un élément important du site: l'axe fluvial.



5. Le cours d'eau est à la fois un axe de transport, facteur d'industrialisation, et un site agréable attractif.



6. Cette contingence inverse certains aspects du modèle général.



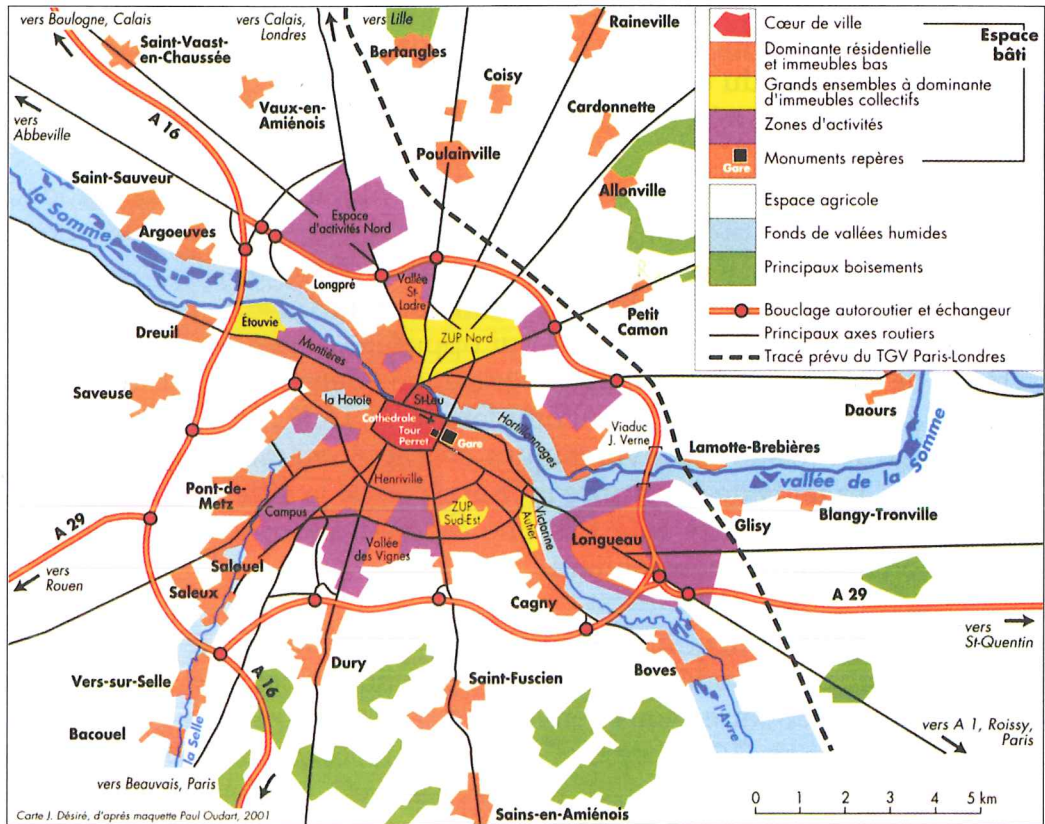
L'essentiel de la schématisation 4A est bien modélisé. Mais pas tout...

3.2. Du schéma au modèle graphique

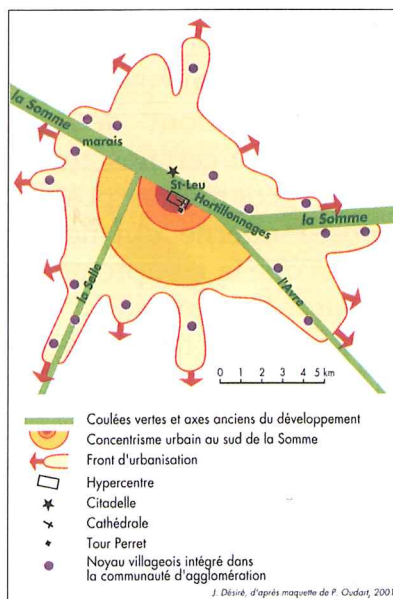
- Un **schéma** (ou un croquis) est une représentation simplifiée de la réalité. Il part du concret (par exemple, une carte), sélectionne les informations et les simplifie afin de montrer l'essentiel. La **démarche** est donc **inductive**.
À l'opposé, un **modèle** (graphique ou cartographique) part de l'abstraction générale, des grands principes qui peuvent régir un espace et que l'on adapte aux conditions spécifiques du territoire étudié en déformant le modèle général pour le rendre unique. La **démarche** est dans ce cas **déductive**.
- Les grands principes du croquis cartographique et de la modélisation cartographique ont été présentés dans une de nos précédentes publications (GEO 47, pp. 108-109 et 112-113). Nous n'y reviendrons pas ici, mais nous nous contenterons de présenter **quelques documents relatifs aux villes** en allant des plus simples – les DOC. 23, 24 et 25 – qui opposent schéma et modèle pour trois caractères de la population urbaine parisienne (densité, structure par âges et répartition des revenus), au plus complexe – le DOC. 27 – où, à partir d'un schéma des structures et des dynamiques de l'agglomération de Los Angeles, C. Manguin (2001) a tenté de construire le chorotype de la ville mondiale, en passant par le DOC. 26 qui montre à la fois une esquisse morphologique d'Amiens et l'essai de modélisation correspondant.
- Par ailleurs, pour ceux qui souhaitent **approfondir le sujet**, et plus particulièrement la modélisation cartographique, et ce au niveau de l'enseignement secondaire, nous renvoyons aux travaux plus généraux comme ceux de M. Clary et al. (1987), de C. Grataloup (1996), de M. Journot et C. Oudot (1997) ou de J. Fontanabona et al. (2000) ainsi qu'à la revue *Mappemonde* qui a publié de nombreux modèles et ce à toutes les échelles spatiales.
- Ajoutons que la démarche par modélisation est parfois **critiquée** : on lui reproche son côté mécanique (tout serait rationnel...), sa charge idéologique (légitimisation du capitalisme !) et son faible sens critique par rapport aux problèmes sociaux. À côté de ces reproches émanant surtout de géographes radicaux, d'autres semblent plus fondamentaux encore : certains auteurs rejettent le côté théorique de ces travaux proches d'une géographie positiviste et bien éloignée d'une géographie humaniste ou post-moderne qui ne croit pas possible l'énoncé de principes universels et qui pense que la compréhension des territoires doit passer par la réévaluation du discours de ceux qui n'ont pas le pouvoir (minorités, pauvres...), les travaux des chercheurs étant trop liés aux pouvoirs politiques et économiques et aux valeurs dominantes dans la société.

DOC. 26 : Du schéma au modèle urbain :
l'exemple d'Amiens-Métropole

A. Esquisse morphologique

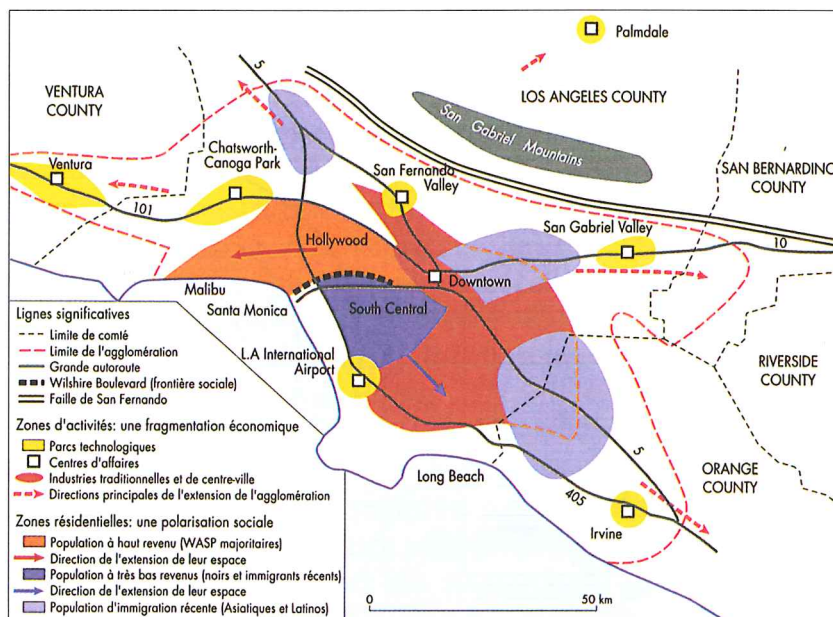


B. Essai de modélisation

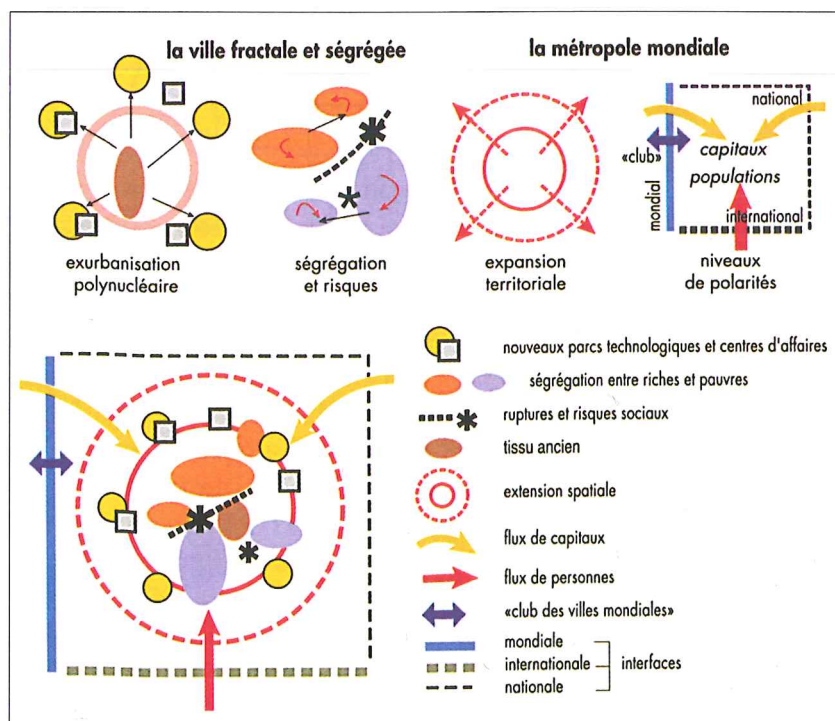


DOC. 27 : Du schéma au chorotype : de Los Angeles à la métropole mondiale

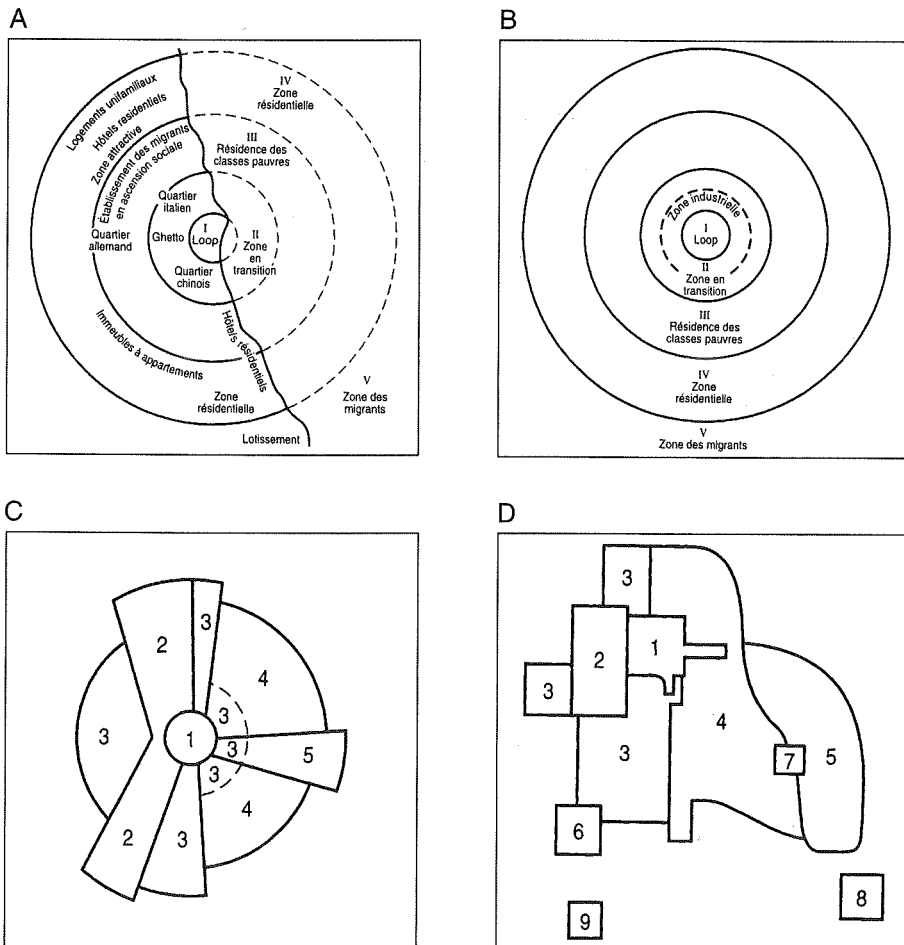
A. Schéma des structures et des dynamiques de l'agglomération de Los Angeles



B. Chorotype de la métropole mondiale



DOC. 28 : Les modèles classiques urbains



A : Modèle de la structure de Chicago établi par W. Burgess en 1925

B : Généralisation de ce modèle aux villes industrielles en croissance

C : Modèle en secteurs de H. Hoyt (1939)

D : Modèle polynucléaire de C.D. Harris et E.L. Ullman (1945)

1 = CBD; 2 = commerce de gros et industrie légère; 3 = résidences des classes pauvres; 4 = résidences des classes moyennes; 5 = résidences des classes riches; 6 = industrie lourde; 7 = centre secondaire des affaires; 8 = banlieue résidentielle; 9 = banlieue industrielle.

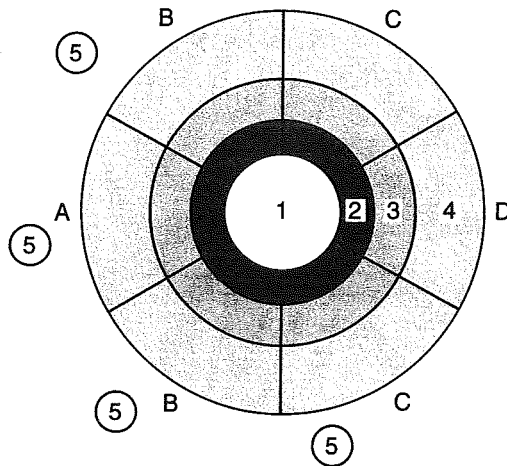
3.3. Principaux modèles urbains

3.3.1. Modèles de villes des pays développés

- Les trois premiers modèles (ou modèles classiques urbains) sont des **modèles généraux** ; ils émanent de l'École de Chicago d'écologie humaine. Leurs auteurs étant américains, ils traduisent avant tout des situations en vigueur dans les pays développés et plus spécifiquement aux États-Unis. Comme nous l'avons dit dans GEO 47 (*op. cit.*, p. 79), ils cherchent à relier les caractéristiques sociales des populations urbaines avec leur lieu de résidence et mettent parallèlement en évidence l'organisation fonctionnelle des espaces urbains. Le premier est un modèle concentrique construit à partir de Chicago puis généralisé, le deuxième est un modèle en secteurs et le troisième est un modèle polynucléaire (DOC. 28). Dans les trois cas, la logique de l'organisation est économique : c'est la fonction ou le groupe de population qui peut le mieux maximiser l'usage du sol (et donc payer la rente foncière) qui choisit ses localisations et les spécialisations naissent de la recherche d'un voisinage similaire, les influences culturelles n'étant guère invoquées (M. Pacione, 2001 (a), p. 102).
- Ces modèles classiques ont été amendés par différents auteurs à la fois pour mieux rendre compte des spécificités non américaines et aussi tenir compte des évolutions les plus récentes. Parmi ces recherches, quatre modèles méritent de retenir l'attention (*Ibidem*, pp. 103-106) (DOC. 29 et 30) :
 - le **modèle de Mann** (1965) ou modèle d'une ville anglaise de taille moyenne : ce modèle combine des éléments de Burgess et de Hoyt et introduit des considérations climatiques (les vents dominants soufflant de l'ouest, les quartiers les plus recherchés y sont localisés et ce juste à l'opposé du secteur industriel) ;
 - le **modèle de Kearsley** (1983) ou modèle de Burgess adapté aux conditions contemporaines de l'urbanisation ; le modèle cherche à prendre en compte les interventions publiques, l'élimination des taudis, la suburbanisation, la décentralisation des activités économiques, la gentrification ou la ghettorisation..., soit toute une série de processus récents ;
 - le **modèle de Vance** (1964) ou modèle des « royaumes urbains » ; c'est un modèle polynucléaire avec des zones bien individualisées, assez autosuffisantes en périphérie et relativement indépendantes du centre traditionnel, leur spécificité découlant de cinq critères : - le terrain (topographie et barrières par l'eau), - l'extension de la métropole, - l'activité économique dominante, - les réseaux internes de circulation et - leur accessibilité externe (au ring, à l'aéroport) ; basé sur San Francisco, il a été appliqué à d'autres villes américaines ;
 - le **modèle de White** (1987) ou modèle de la ville du XXI^e siècle ; basé sur le modèle de Burgess, il envisage sept évolutions majeures : - le maintien du « coeur » comme lieu de concentration des banques et institutions financières, des services gouvernementaux, des sièges sociaux et comme centre culturel et de divertissement pour la région mais moins comme centre commerçant,

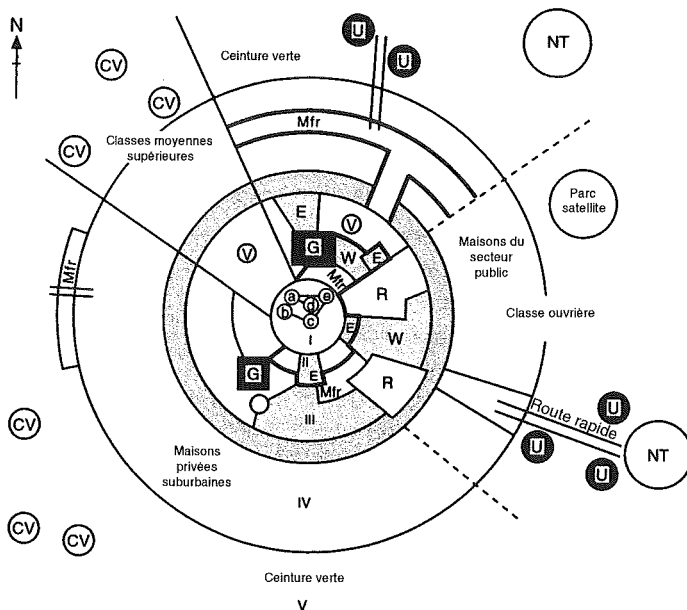
DOC. 29 : Les modèles urbains de Mann et de Kearsley

A. Le modèle de Mann (1965)



1. Centre-ville (CBD)
 2. Zone de transition
 3. Zone de petites maisons jointives dans les secteurs C et D, de maisons municipales dans le secteur B et de grandes vieilles maisons dans le secteur A
 4. Aires résidentielles d'après 1918 et développement périphérique principalement après 1945
 5. Villages de navetteurs
- A. Secteur des classes moyennes
B. Secteur des classes moyennes inférieures
C. Secteur des classes ouvrières (et beaucoup de maisons de la municipalité)
D. Industrie et aires des classes ouvrières inférieures

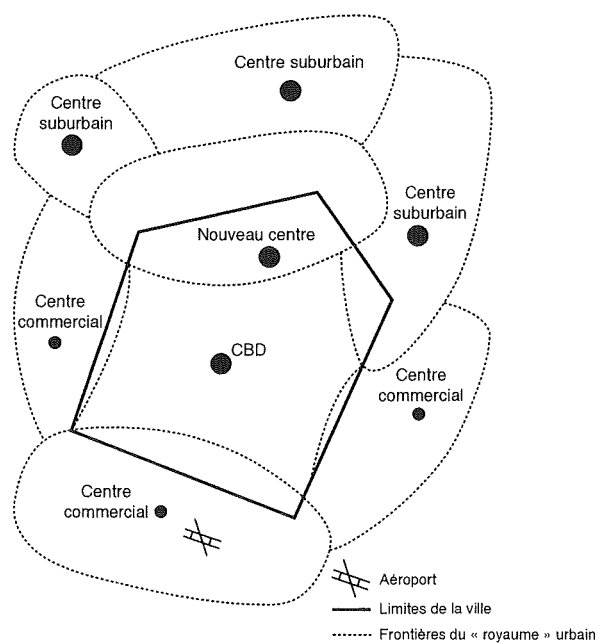
B. Le modèle de Kearsley (1983)



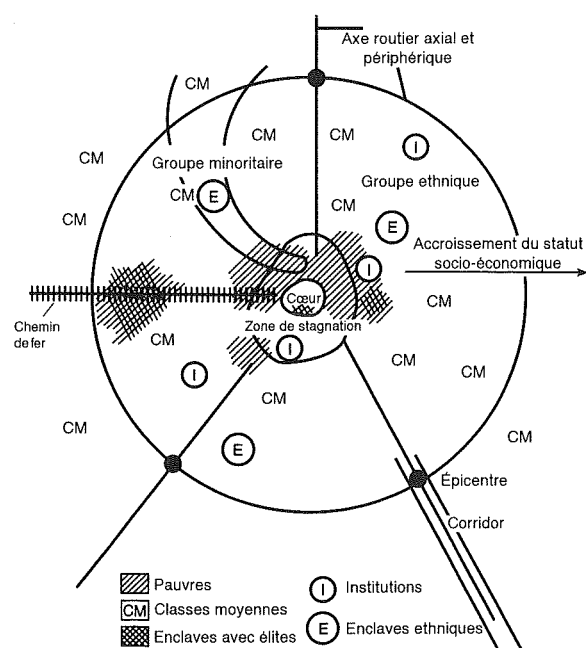
- R. Zone de rénovation locale
Mfr. Zone manufacturière proche des radiales ou des rings ou dans zone en déclin
V. Village annexé
G. Aire de gentrification
W. Aire de communautés ouvrières stables
CV. Villages de navetteurs
E. Aire de résidence de minorités ethniques
U. Centre commercial inter-urbain/site industriel
abcde. Noeuds d'activités au sein du CBD
I. CBD
II. Zone de transition en déclin
III. Zone de développement résidentiel antérieure à 1918
IV. Zone de développement résidentiel postérieure à 1918
V. Zone extérieure avec habitat de navetteurs
NT. Ville nouvelle
- Zone de transition entre la ville-centre et les anciennes banlieues souvent marquées par une frange d'usages institutionnels

DOC. 30 : Les modèles urbains de Vance et de White

A. Le modèle de Vance (1964)

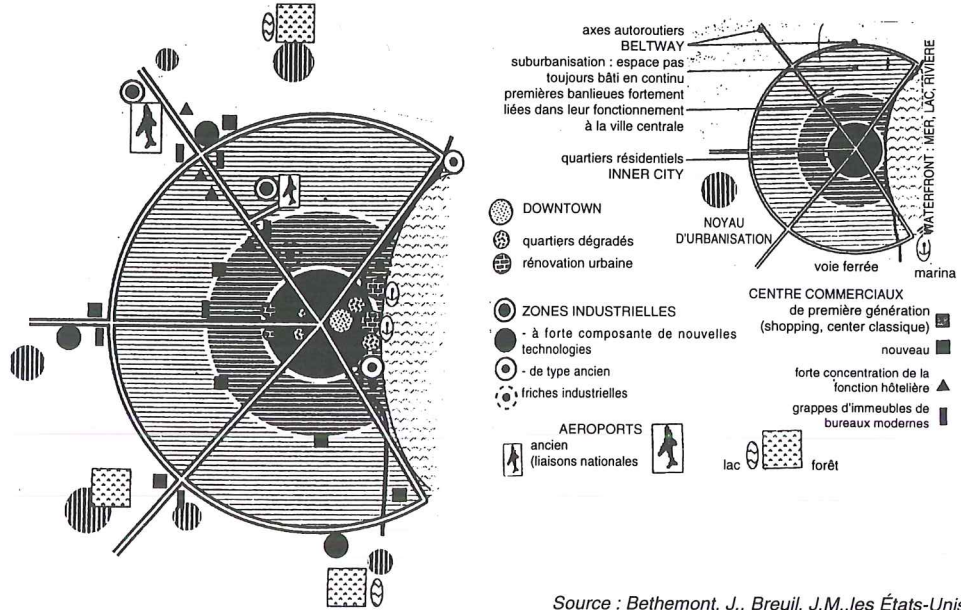


B. Le modèle de White (1984)



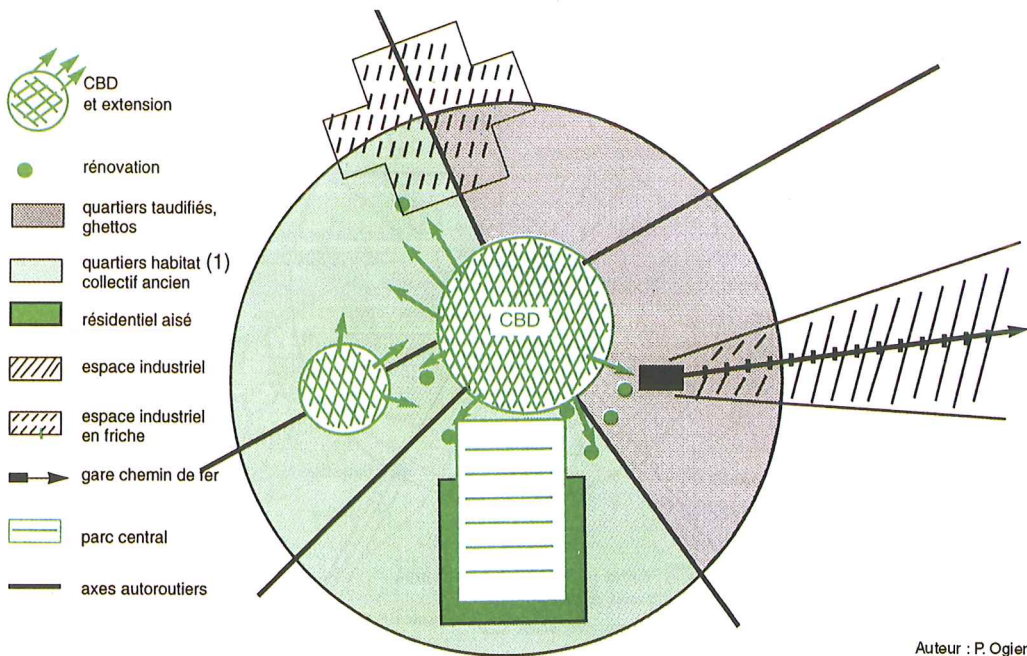
DOC. 31 : Modèle de l'agglomération nord-américaine et de son espace central

A. Agglomération



Source : Bethemont, J., Breuil, J.M., les États-Unis, géographie thématique. Paris : Masson, 1990

B. Espace central



beaucoup de commerces ayant migré vers la périphérie, - le maintien d'une zone de stagnation péricentrale profitant peu du dynamisme du CBD, - le développement de poches de pauvreté et de poches rassemblant des minorités dans des zones dégradées, - l'affirmation des enclaves pour l'élite ; la diffusion des classes moyennes à travers tout l'espace urbain, - la multiplication de pôles d'activités spécifiques (parcs d'activités, centres de recherche, parcs de bureaux, centres universitaires, centres hospitaliers...) et - l'émergence d'épicentres et de corridors à des carrefours périphériques offrant des services rivaux de ceux du CBD.

- Par ailleurs, on dispose aussi de **trois modèles régionaux** : celui de l'agglomération nord-américaine et de son espace central (DOC. 31), celui de la grande ville européenne (DOC. 32) et celui de la ville de l'ancienne Europe socialiste (DOC. 32). Pour nous, ces modèles régionaux constituent, plus encore que les modèles généraux, de bons outils de référence auxquels on peut confronter le cas étudié afin de détecter les ressemblances et les différences car ils sont souvent plus explicites que les modèles généraux. Ils peuvent aussi aider à la schématisation finale du cas étudié en facilitant par analogie la construction d'un schéma tentant de rendre compte du fonctionnement de ce cas (voir en 4.2. quelques exemples).

3.3.2. *Modèles de villes du Tiers Monde*

- Ceux-ci sont en général plus récents que les précédents, les recherches ayant d'abord porté sur l'Amérique du Nord puis sur l'Europe.
- Un de ces modèles est général et tente de traduire l'organisation de l'espace dans une grande ville du Tiers Monde (DOC. 34) ; les autres sont des modèles régionaux et concernent l'Amérique du Sud (DOC. 35), le monde arabo-musulman (DOC. 36), l'Afrique (DOC. 37 et DOC. 38) et l'Asie (DOC. 39, DOC. 40).

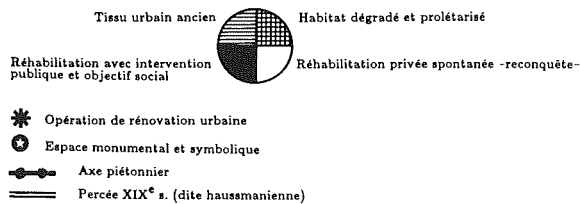
3.3.3. *Autres modèles*

- Il existe aussi des **modèles thématiques** cherchant à mettre en évidence le fonctionnement de villes ayant des fonctions ou des situations particulières comme ceux de la ville touristique (voir à ce propos, les modèles de stations balnéaires construits par M. Barbé dans GEO 50), ceux de la ville portuaire (voir ci-dessus 2.1.5. et annexe 3) ou encore ceux de villes (ou espaces) frontalières(iers) (voir GEO 47, fiche 10) qui peuvent bien entendu être utilisés de la même manière comme référentiels.

En outre, comme nous l'avons montré dans GEO 47 (*op. cit.*, pp. 94-97), on peut recourir à des **coupes-synthèses** qui permettent d'introduire la troisième dimension et le paysage mais qui sont plus réductrices en termes de structures spatiales. L'outil semble dès lors mieux convenir pour des élèves plus jeunes (12-15 ans), comme d'ailleurs les profils des villes qui en sont une version simplifiée.

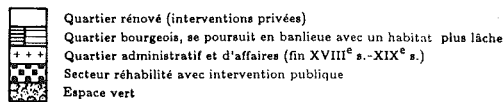
DOC. 32 : Modèle de la grande ville européenne (1)

A. LE CENTRE HISTORIQUE

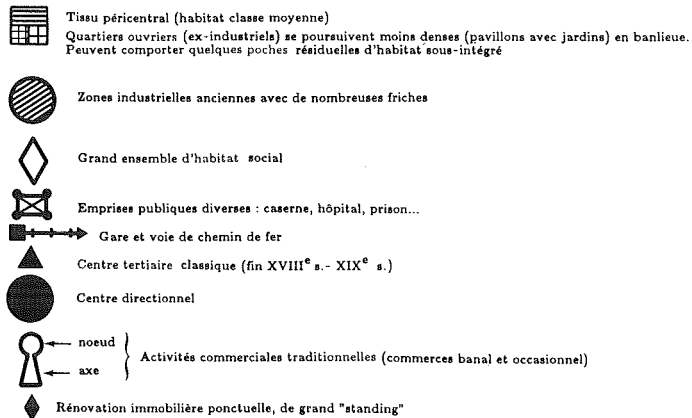


B. COURONNE PERICENTRALE OU PERIPHERIQUE

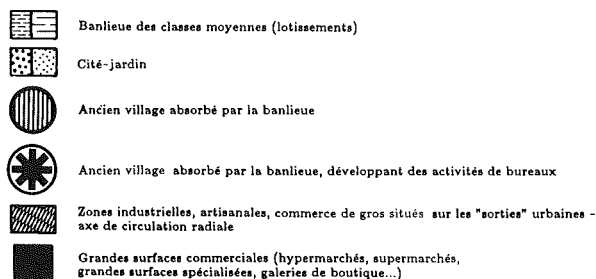
— Beaux quartiers



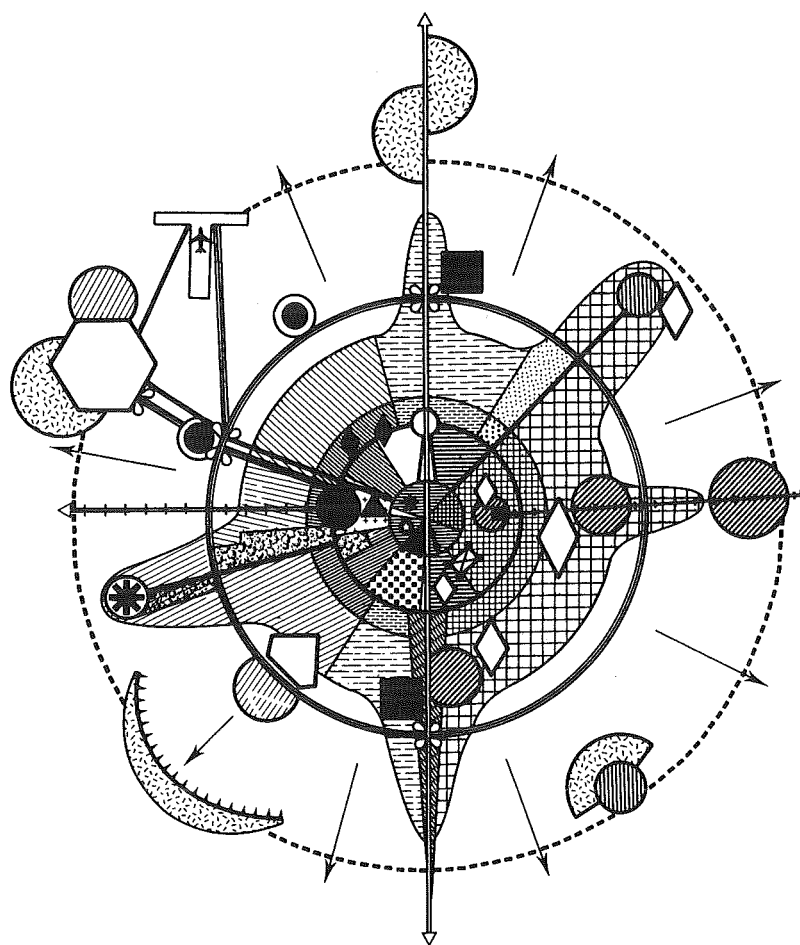
— Quartiers des classes moyennes à défavorisées



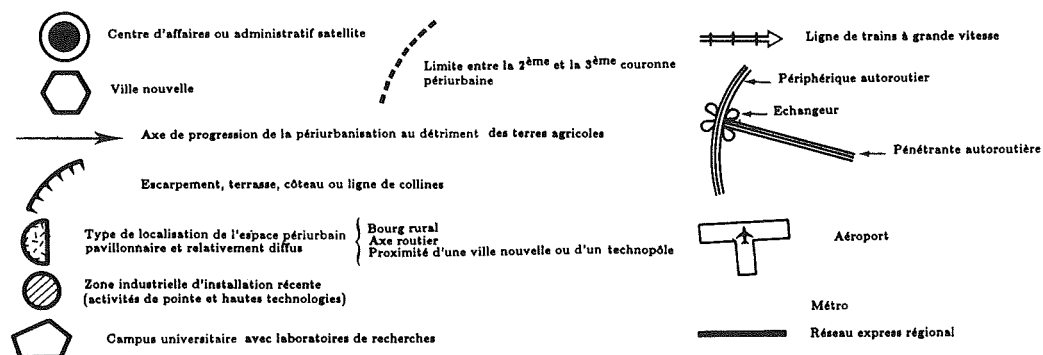
C. BANLIEUE



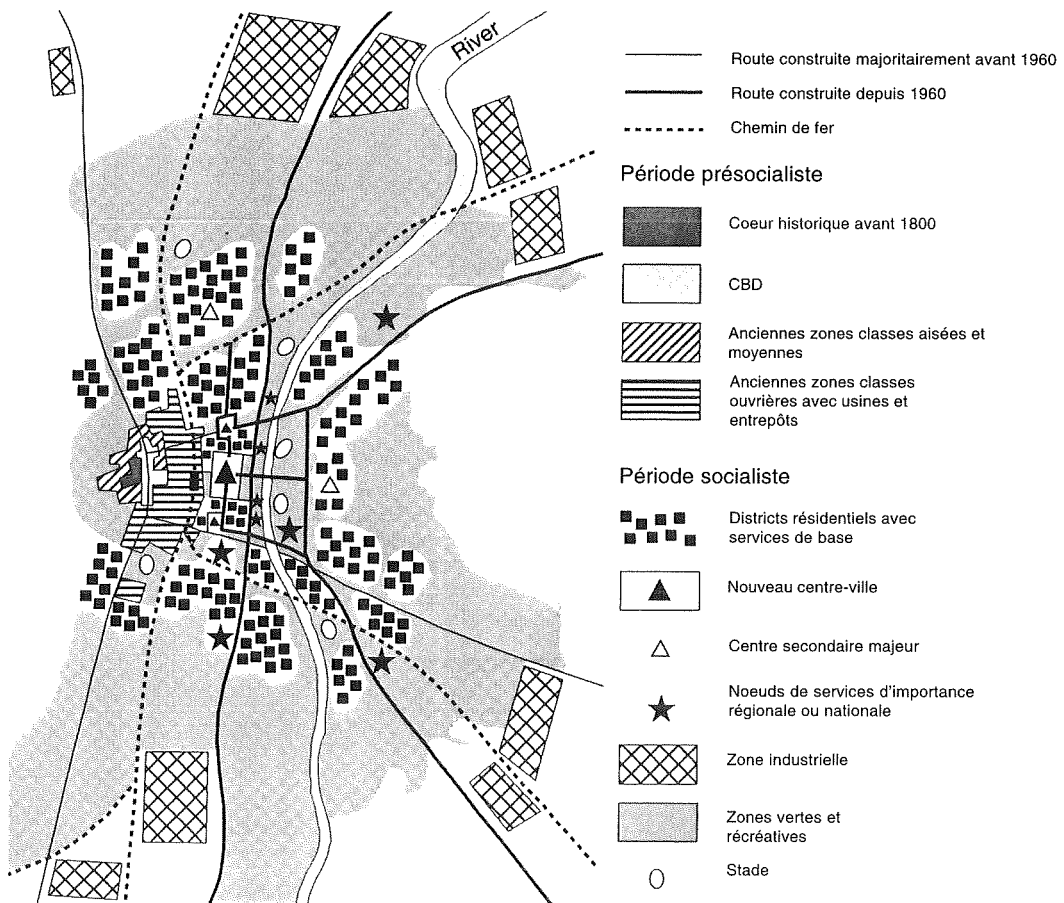
DOC. 32 : Modèle de la grande ville européenne (2)



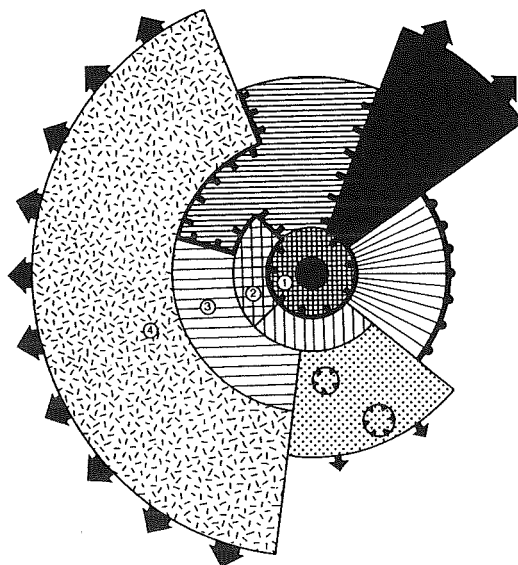
D. ESPACE PERIURBAIN




DOC. 33 : Modèle de la ville de
l'ancienne Europe socialiste
(d'après French et Hamilton, 1979)




DOC. 34 : Modèle de la grande ville du Tiers Monde





 Centre politique et administratif, commerce de luxe et services du tertiaire supérieur

 Centres d'affaires type Central Business District


 Quartiers résidentiels de haut niveau social


 Zones de bidonvilles


 Quartiers pauvres d'habitat ancien "taudifié". Entassement de familles très modestes dans des pièces ou des logements vétustes dépourvus de confort


 Lotissements ou quartiers indigènes anciens souvent multiclassistes (classes défavorisées et moyennes). Surtout présents dans les villes africaines

 Zones industrielles et portuaires

 Quartiers en dur, souvent aménagés par la puissance publique, réservés aux classes moyennes (fonctionnaires)

 Cités d'habitat collectif (grands ensembles), réservées aux petites ou grandes classes moyennes, pouvant donner en périphérie de véritables cités satellites ou villes nouvelles

 Aires des lotissements d'habitat sous-intégré, plus ou moins spontanés, ouverts à un large éventail de classes : des plus déshéritées aux couches moyennes (minoritaires il est vrai)

 Zones de plus forte croissance de l'espace urbain

 Ruptures sociale et parfois géographique radicales dans le tissu urbain

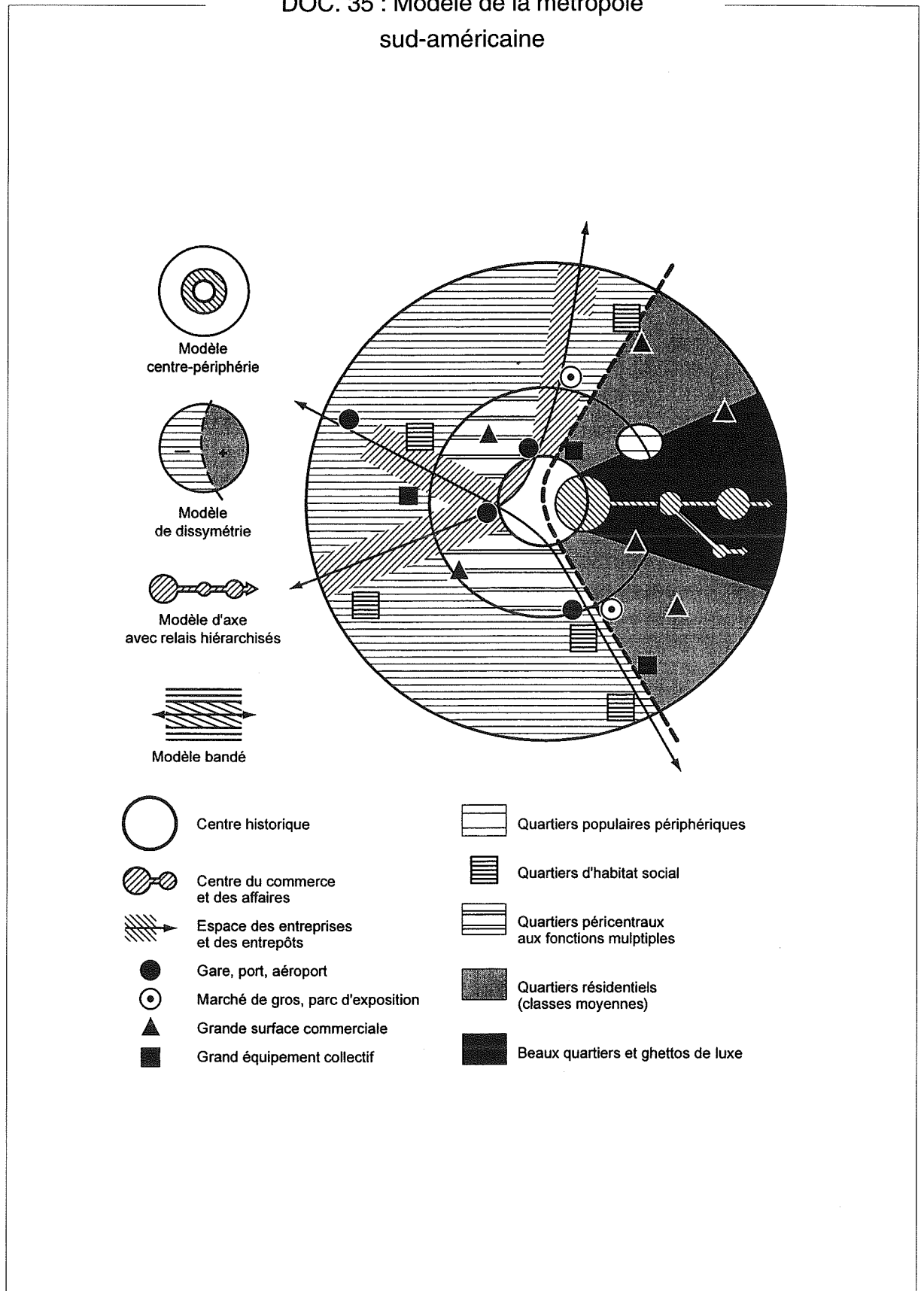
① Centre-ville souvent hérité des quartiers coloniaux

② Partie souvent ancienne et dégradée de la ville, abandonnée aux classes modestes

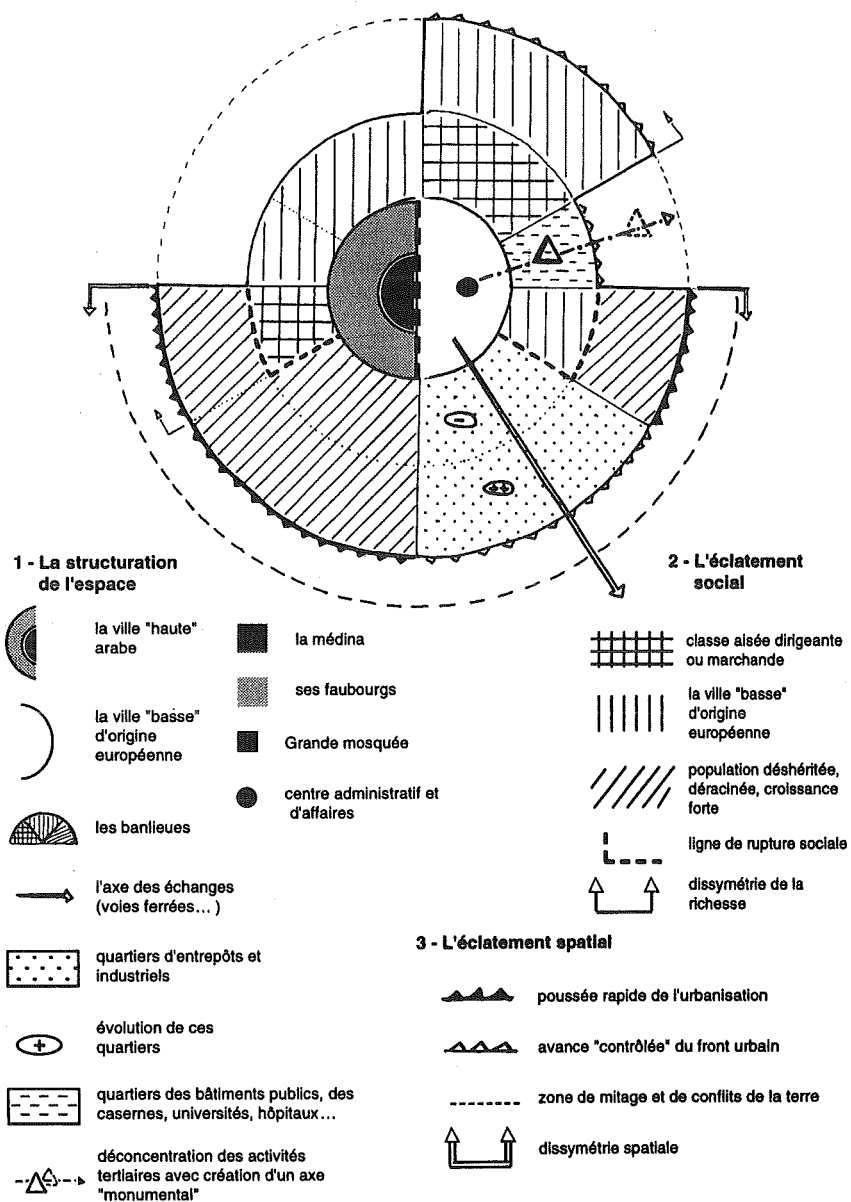
③ Première couronne périphérique

④ Couronne périphérique externe, éloignée de plusieurs kilomètres, parfois de plusieurs dizaines de kilomètres du centre

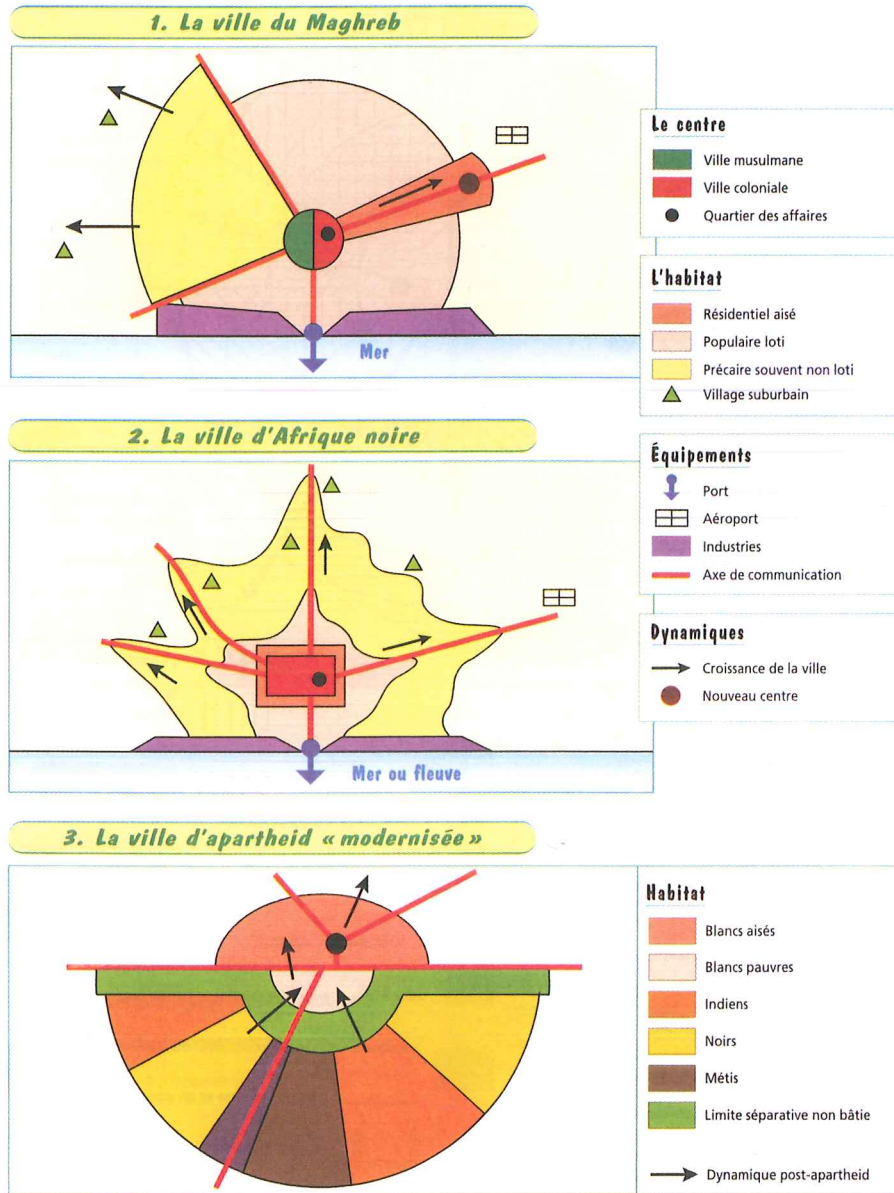
DOC. 35 : Modèle de la métropole sud-américaine



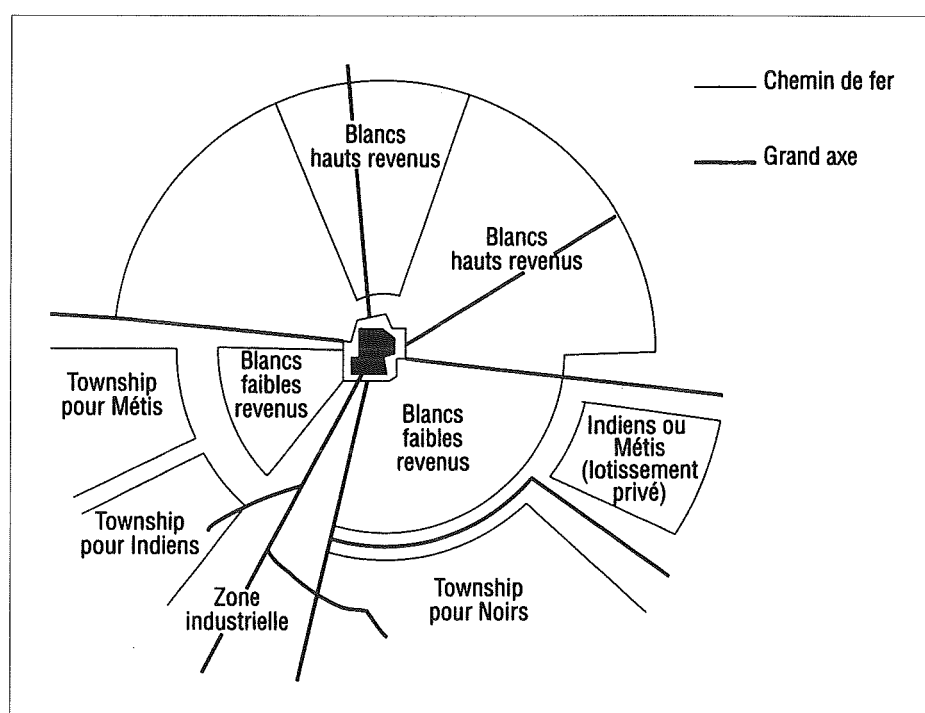
DOC. 36 : Modèle de la ville arabo-musulmane



DOC. 37 : Trois modèles simplifiés
des villes africaines

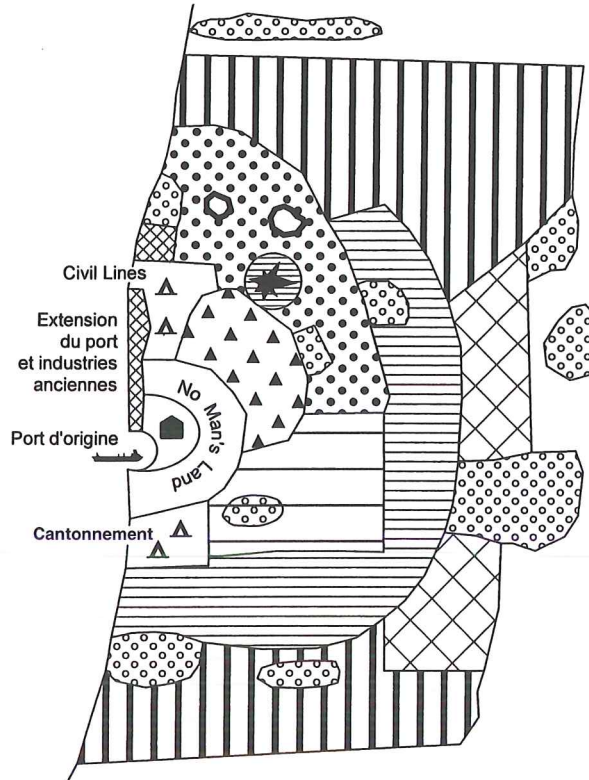


DOC. 38 : Modèle de la ville de l'apartheid













Source : J.-P. Raison, 1994, *L'Afrique du Sud est de retour, Les Afriques au sud du Sahara*, Géographie universelle, Bélin-Reclus, Paris, p. 373.




DOC. 39 : Modèle de la ville indienne



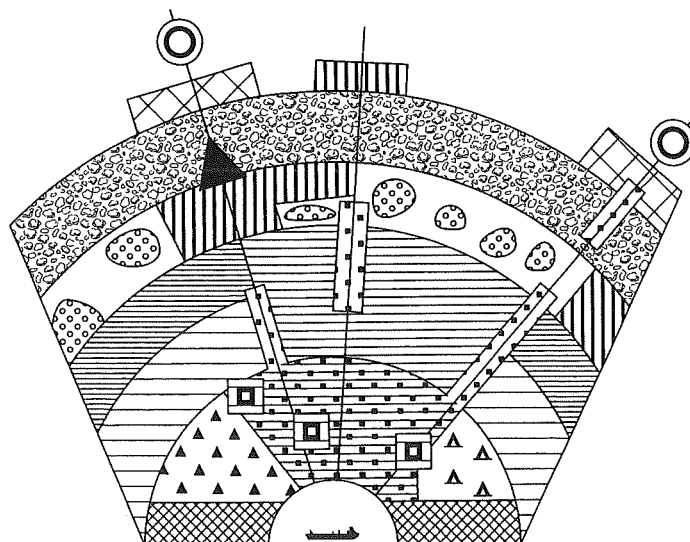
PÉRIODE PRÉCOLONIALE ET COLONIALE

-  CBD
-  Quartiers administratifs et militaires coloniaux
-  Quartiers de résidences aisées (ex-européens)
-  Quartiers résidentiels pour classes moyennes et aisées pré-Indépendance
-  Quartiers denses de populations pauvres (parfois précoloniaux)
-  Bazar commercial et espace résidentiel dense
-  Enclaves religieuses ou de castes (populations pauvres)
-  Industries anciennes (coloniales)
-  Port
-  Fort

EXTENSIONS RÉCENTES

-  Quartiers planifiés (classes moyennes et aisées), "colonies"
-  Nouvelles grandes zones industrielles
-  Quartiers d'habitat précaire (huttes, abris de fortune)

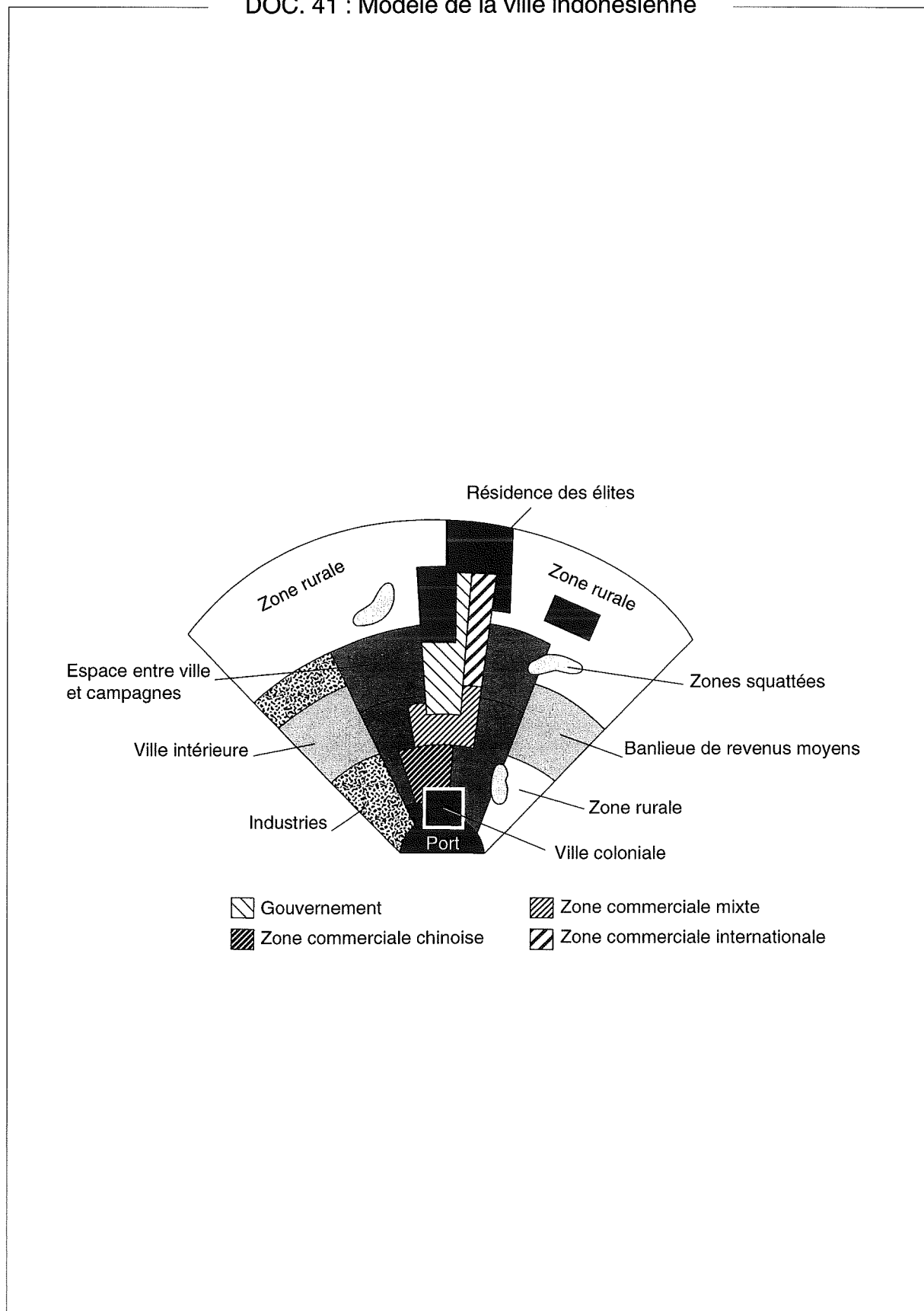
DOC. 40 : Modèle de la grande ville du Sud-Est asiatique



Du centre à la périphérie

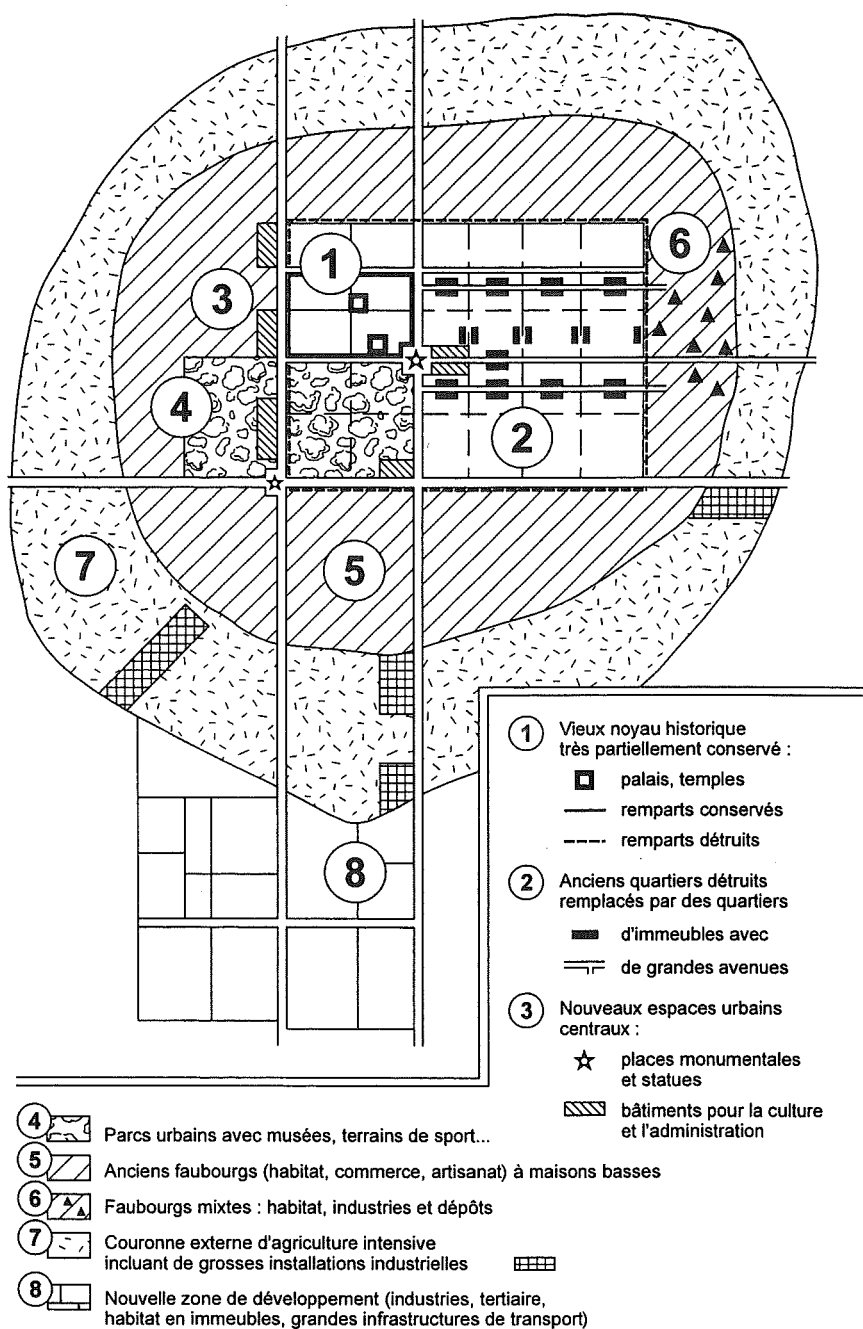
- Port — Routes
- ⊗ Anciennes industries proches du port
- ▲ CBD de type occidental
- ▲ Quartier gouvernemental (administrations, institutions)
- ▣ Quartier commerçant et résidentiel dense (compartiment chinois)
- ▣ Prolongements des précédents quartiers : rubans commerciaux le long des axes routiers
- ▣ Centres de commerce international et résidences de luxe
- ▣ Quartiers résidentiels aisés anciens (souvent coloniaux)
- ▣ Quartiers de classes moyennes et modestes
- ▣ Mêmes quartiers encore plus denses
- ▣ Nouveaux quartiers d'habitat planifié
- ▣ Quartiers de squatters, pseudo-villages, villages ruraux digérés, *Kampung*
- ▲ Deuxième centre d'affaires
- ▣ Ceinture de cultures maraîchères intensives
- ⊗ Nouvelles zones industrielles
- ⊗ Villes nouvelles (ou satellites) intégrées à l'aire métropolitaine

DOC. 41 : Modèle de la ville indonésienne



Source : d'après M. Pacione, 2001 (b), The International Structure of Cities in the Third World, *Geography*, vol. 86/3, p. 206 (sur base de Ford, 1993).

DOC. 42 : Modèle de la grande ville chinoise
(années 1980 à 1990)



4. EXEMPLES DE MISE EN OEUVRE

Dans cette dernière partie, nous allons présenter quelques travaux que nous avons réalisés avec les étudiants, soit de première candidature pour Charleroi et Liège, soit de première licence pour les sept villes étrangères.

L'objectif était dans les deux cas différent : avec les premiers, il s'agissait d'apprendre à lire un territoire à partir de différents documents (cartes topographiques, images satellitaires, plans de secteur, cartes historiques...), de tenter d'en découvrir les composantes majeures et de chercher à traduire la structure spatiale par un croquis. Avec les seconds, le but était d'expliquer une structure urbaine en recourant notamment à des modèles.

Les résultats présentés ci-après tiennent compte de ces deux thématiques. Il ne s'agit toutefois que d'expériences pédagogiques dont l'intérêt majeur est davantage dans la démarche mise en oeuvre que dans les résultats qui peuvent sans doute paraître incomplets et inachevés. Leur présentation n'a dès lors pour but que de susciter d'autres expériences et pourquoi pas des échanges entre enseignants.

4.1. Construire la structure spatiale d'un territoire urbain : les exemples de Charleroi et de Liège

Les deux cas vont être présentés ensemble. En réalité, nous avons réalisé avec les étudiants la démarche pour Liège et cette démarche a été appliquée à Charleroi dans le cadre de travaux pratiques. La grille méthodologique suivie est celle proposée en DOC. 20 mais limitée à la phase 2.

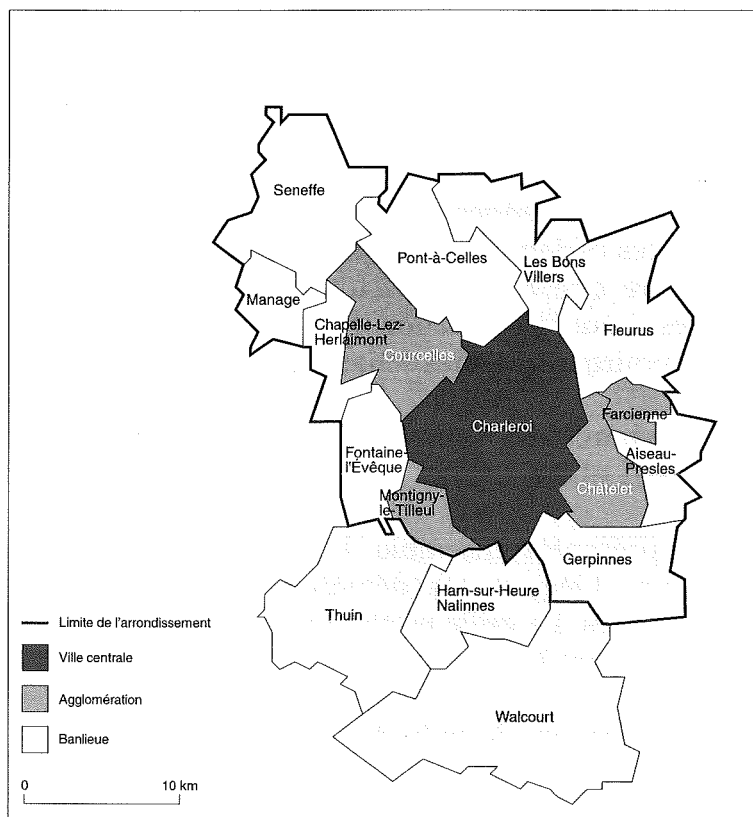
4.1.1. Quelques considérations sur le cadre territorial

- Comme le montrent les DOC. 43 et 44 (distribués aux étudiants), les deux premières villes wallonnes sont loin d'être semblables : la ville de Charleroi est plus étendue et plus peuplée que celle de Liège, mais c'est la situation inverse qui prévaut tant au niveau de l'agglomération que de la région urbaine. Deux conséquences majeures découlent de ces observations : si, depuis les fusions de communes du 01-01-1978, Charleroi est la première ville wallonne, Liège est bien la première agglomération et la première région urbaine ; par ailleurs, Liège est beaucoup plus faible dans son « espace urbain » que Charleroi ce qui complique sans doute sa gestion.
- En fait, le travail d'analyse – pour des raisons pratiques (documents) – n'a retenu aucun de ces découpages mais a porté sur l'espace central, soit un cercle de ± 10 km de rayon pour Charleroi et de ± 12 km pour Liège.

4.1.2. Principales composantes humaines des structures spatiales

- L'étude s'est focalisée sur le peuplement (densité de population et niveaux socio-économiques), les réseaux et noeuds de communications et les autres occupations du sol. Dans les DOC. 45 et 46, nous avons synthétisé graphiquement les résultats

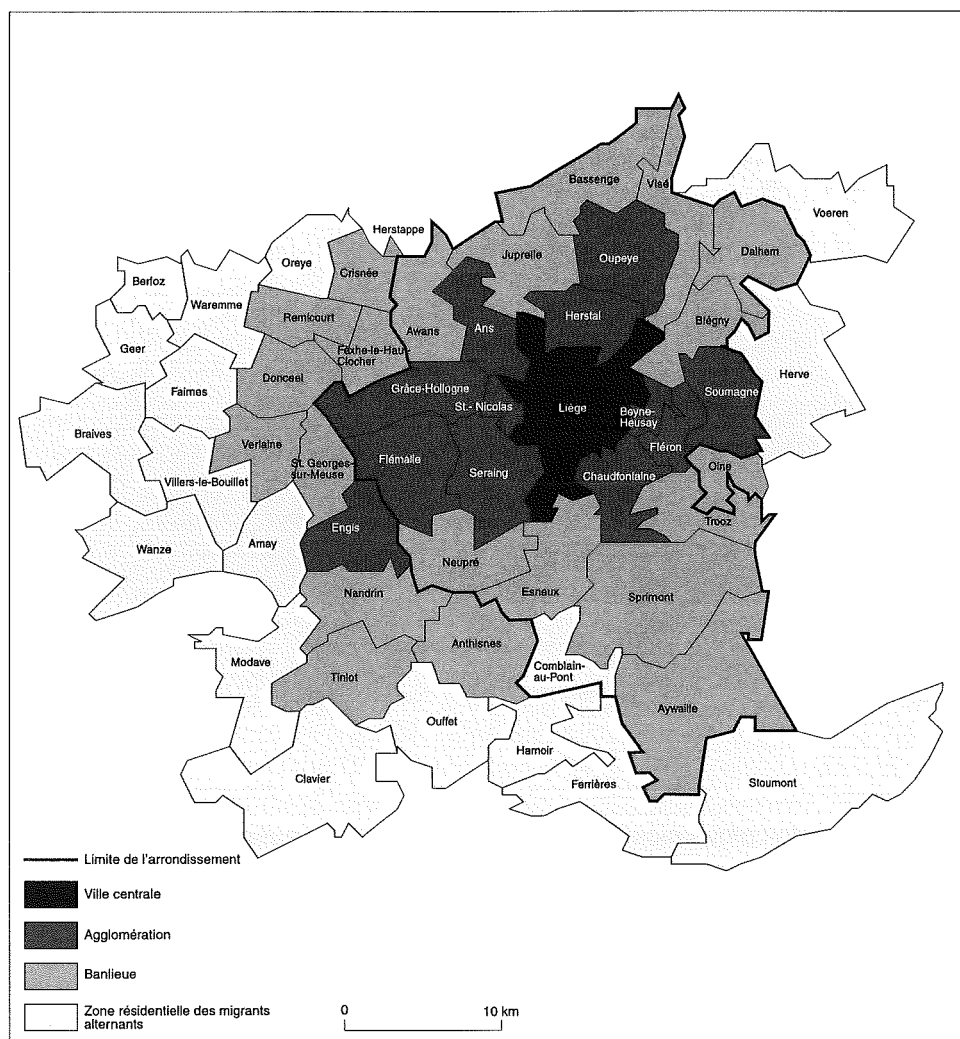
DOC. 43 : Cadres territoriaux de Charleroi



<p>Ville</p> <p>10 280 ha ou 102 km²</p> <p>± 205 000 habitants</p>	<p>Arrondissement</p> <p>14 communes</p> <p>555 km²</p> <p>± 425 000 habitants</p>
<p>Agglomération</p> <p>5 communes (voir annexe 1)</p> <p>199 km²</p> <p>± 290 000 habitants</p>	<p>Région urbaine</p> <p>12 communes (voir annexe 1)</p> <p>615 km²</p> <p>± 390 000 habitants</p>

Source : B. Mérenne-Schoumaker, d'après données INS.

DOC. 44 : Cadres territoriaux de Liège



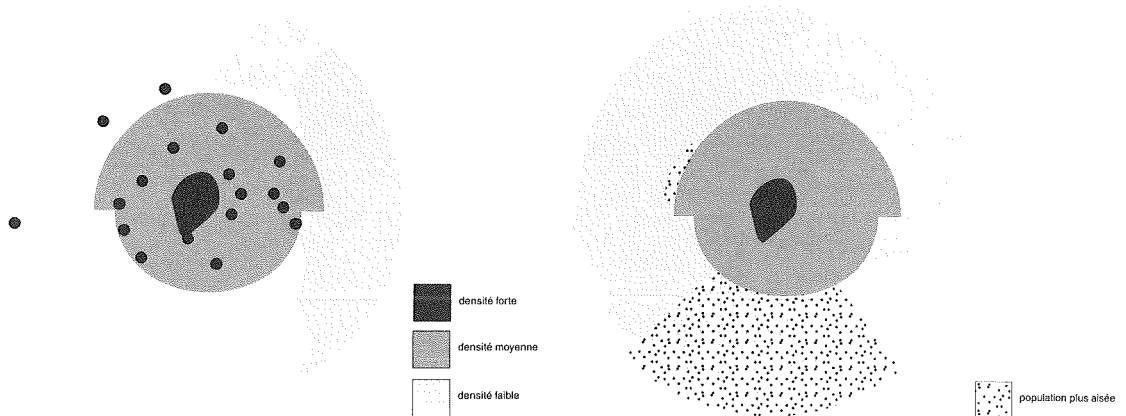
<p>Ville</p> <p>69 km²</p> <p>± 185 000 habitants</p>	<p>Arrondissement</p> <p>24 communes</p> <p>797 km²</p> <p>± 585 000 habitants</p>
<p>Agglomération</p> <p>13 communes (voir annexe 1)</p> <p>367 km²</p> <p>± 480 000 habitants</p>	<p>Région urbaine</p> <p>34 communes (voir annexe 1)</p> <p>1 055 km²</p> <p>± 655 000 habitants</p>

DOC. 45 : Principales composantes humaines de la structure urbaine de Charleroi

A. Peuplement

- Un noyau principal et de nombreux noyaux secondaires dans un système d'auréoles concentriques avec une urbanisation plus forte dans le nord que dans le sud

- Des contrastes sociaux

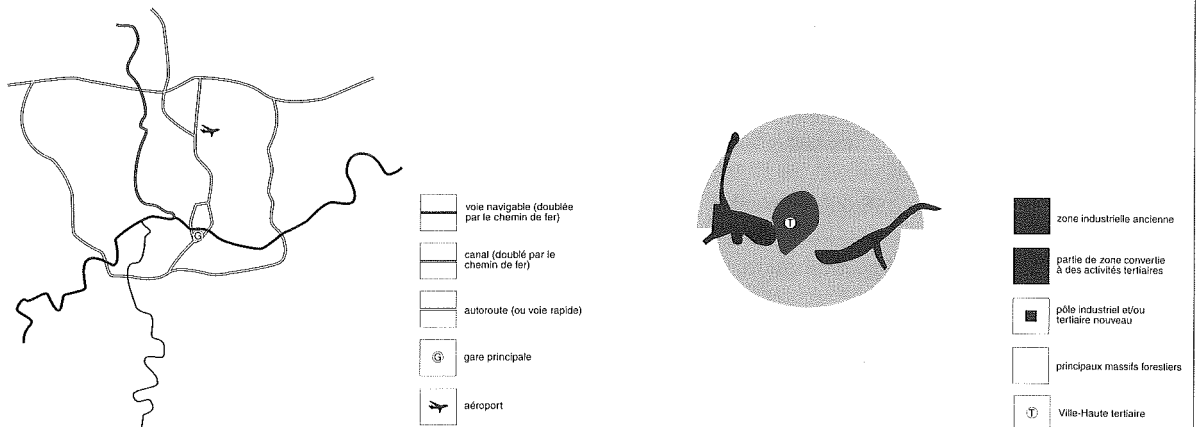


B. Réseaux et noeuds de communications

- Un axe fluvial et un canal (doublés par le chemin de fer)
- Zone portuaire surtout active le long du canal de (Dampremy)
- Un grand ring
- Un petit ring
- Une traversée autoroutière
- Un aéroport au nord

C. Autres occupations majeures du sol

- De grandes zones industrielles anciennes en amont et en aval près des voies d'eau et du chemin de fer
- Des développements économiques nouveaux au nord liés au réseau autoroutier et à l'aéroport
- Des espaces verts nombreux dans le sud (dans le nord limités aux terrils)
- Un centre-ville (« Ville-Haute ») très tertiaire

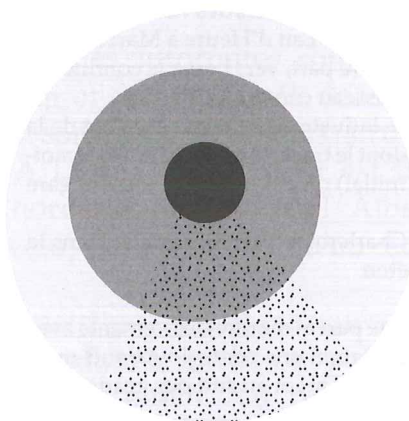
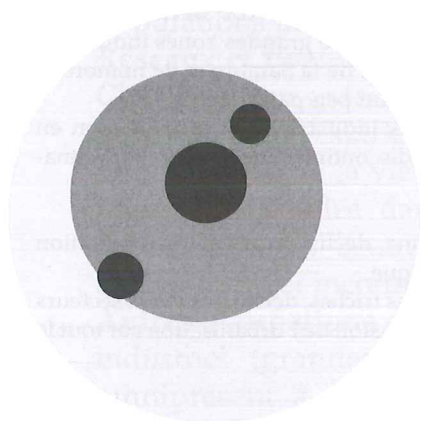


DOC. 46 : Principales composantes humaines de la structure urbaine de Liège

A. Peuplement

- Une structure en auréoles concentriques avec un noyau urbain et deux noyaux secondaires montrant une urbanisation plus forte dans le nord que dans le sud

- Des contrastes sociaux

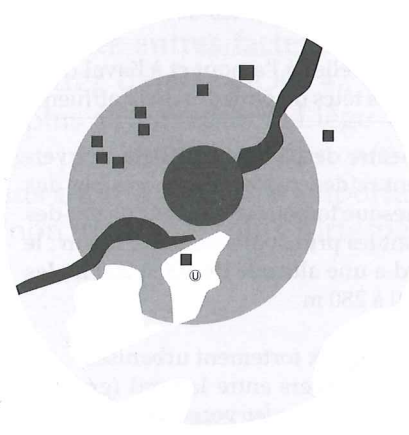
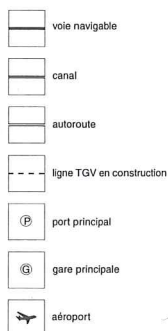
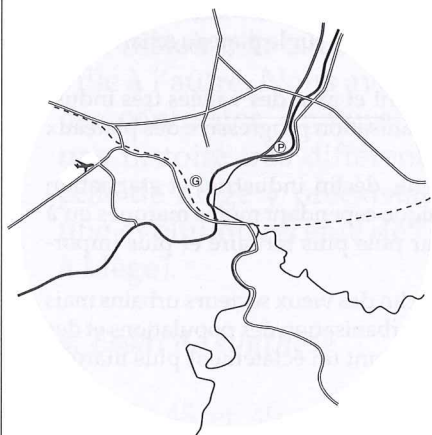


B. Réseaux et noeuds de communications

- Un fleuve et un canal (doublés par le chemin de fer)
- Un complexe portuaire important surtout à l'aval
- Un ring autoroutier incomplet
- Une ligne TGV en construction
- Une nouvelle gare en construction
- Un aéroport au nord

C. Autres occupations du sol

- Un espace d'industrialisation ancien le long du fleuve, à l'amont et à l'aval de la ville
- Un axe de développement économique récent le long de l'autoroute nord et près de l'aéroport
- Un pôle universitaire au sud-ouest de la ville
- Des espaces verts surtout dans le sud



DOC. 47 : Influences du cadre naturel et de l'histoire sur les structures urbaines de Charleroi et de Liège

Cadre naturel

- Une plaine alluviale apparemment plus large sur la rive droite depuis la canalisation, mais autrefois totalement occupée par de larges méandres et bras de la Sambre - aujourd'hui remblayés - s'élargissant, d'une part, vers l'ouest à la confluence des plaines alluviales des vallées inférieures du Piéton et de l'Eau d'Heure à Marchienne-au-Pont et, d'autre part, vers l'est à la confluence de celle du Ruisseau d'Acoz à Châtelet
→ grands sites industriels à l'ouest et à l'est de la Ville-Basse (dont le tracé de plusieurs rues témoigne du site initial) où est localisée aussi la gare principale
→ canal de Charleroi à Bruxelles creusé dans la vallée du Piéton
- Des plateaux de part et d'autre des versants avec au nord des replats et une pente douce sud-nord (altitude \pm 160-180 m) et au sud des gradins (altitude \pm 160-220 m)
→ Ville-Haute sur un replat
→ urbanisation dans toutes les directions
→ plus de bois et de prairies au sud qu'au nord sur sols peu limoneux

Histoire et évolution récente

A. Charleroi

- Ville récente (XVII^e siècle) constituée de deux entités : une Ville-Haute (ancienne place forte) et une Ville-Basse (commerçante)
→ centre tertiaire au nord, commercial au sud
- Forte industrialisation au XIX^e siècle sous deux formes majeures : de grandes zones industrielles dans la vallée de la Sambre et de nombreux charbonnages un peu partout
→ vallée très industrielle et urbanisation en noyaux très discontinués autour des charbonnages
- Depuis 50 ans, déclin industriel et stagnation démographique
→ nombreuses friches, déclin des vieux secteurs urbains et diffusion de l'urbanisation sur tout le territoire

B. Liège

- Une plaine alluviale s'élargissant vers l'aval (à \pm 60 m d'altitude) avec d'anciens bras remblayés tant de la Meuse que de l'Ourthe, affluent principal qui reçoit à son tour la Vesdre
→ noyau urbain dense sur les deux rives de la Meuse
→ zones industrielles à l'amont et à l'aval de la Ville et dans les têtes de pont des deux affluents
- Un amphithéâtre de plateaux au-delà des versants souvent raides, parfois échancrés par des vallées et presque toujours interrompus par des terrasses dont les principales sont à \pm 120 m ; le plateau nord a une altitude de 100 à 200 m, les autres de 200 à 280 m
→ versants boisés
→ replats et plateaux fortement urbanisés
→ contrastes paysagers entre le nord (grandes cultures), l'est (prairies et vergers), le sud-est (prairies et bois) et le sud-ouest (prairies et cultures au-delà des bois)
- Ville ancienne, capitale d'une principauté jusqu'au XVIII^e siècle
→ centre urbain et tertiaire important
- Forte industrialisation au XIX^e siècle en périphérie dans les vallées et sur le plateau (charbonnages)
→ parties amont et aval des vallées très industrielles et urbanisation progressive des plateaux
- Depuis 50 ans, déclin industriel et stagnation démographique cependant moins marqués qu'à Charleroi car pôle plus tertiaire et plus important
→ friches, déclin des vieux secteurs urbains mais très forte périurbanisation des populations et des activités entraînant un éclatement plus marqué des polarités

des observations tandis que le texte ci-après tente de comparer les deux villes selon les trois critères précisés plus haut.

- **Peuplement** : l'agglomération de Charleroi compte outre son centre une quinzaine de noyaux de plus forte densité : ceux-ci témoignent de l'origine-même de l'agglomération par coalescence de pôles urbains et industriels ; le système en auréoles concentriques peut y être observé avec des zones plus étendues au nord qu'au sud. La situation liégeoise est quelque peu différente : le noyau central est bien développé, mais il est un peu décentré et flanqué de deux noyaux secondaires et entouré de deux auréoles. En ce qui concerne les contrastes sociaux, les deux métropoles ont des quartiers plus aisés dans le sud, mais, à Liège, le noyau central dans sa partie ouest regroupe aussi des populations plus riches et mieux formées.
- **Réseaux et noeuds de communications** : les autoroutes sont omniprésentes à Charleroi : un grand ring, un petit ring et une traversée nord-sud; la Sambre et le canal de Charleroi à Bruxelles sont aussi des axes structurants ayant notamment fixé la vieille industrie. À Liège, l'axe majeur est fluvial : c'est la Meuse, dédoublée dans sa partie nord-est par la canal Albert ; le réseau autoroutier est beaucoup plus développé au nord qu'au sud et le ring autoroutier est incomplet.
- **Autres occupations du sol** : les deux métropoles sont marquées par leur passé industriel (grandes zones dans les vallées), mais ce passé semble plus omniprésent à Charleroi qu'à Liège notamment en raison des nombreux terrils qui subsistent (contrairement à Liège où beaucoup ont été rasés) et du poids de l'industrie dans l'histoire de Charleroi (voir DOC. 47). Toutes deux connaissent des développements économiques récents (industriels et tertiaires) dans leur partie nord en lien avec le réseau autoroutier et la présence d'un aéroport. Si les espaces verts sont dans les deux cas plus nombreux au sud qu'au nord, les paysages ruraux semblent plus contrastés à Liège en raison d'une plus grande diversité des régions proches (voir DOC. 47).

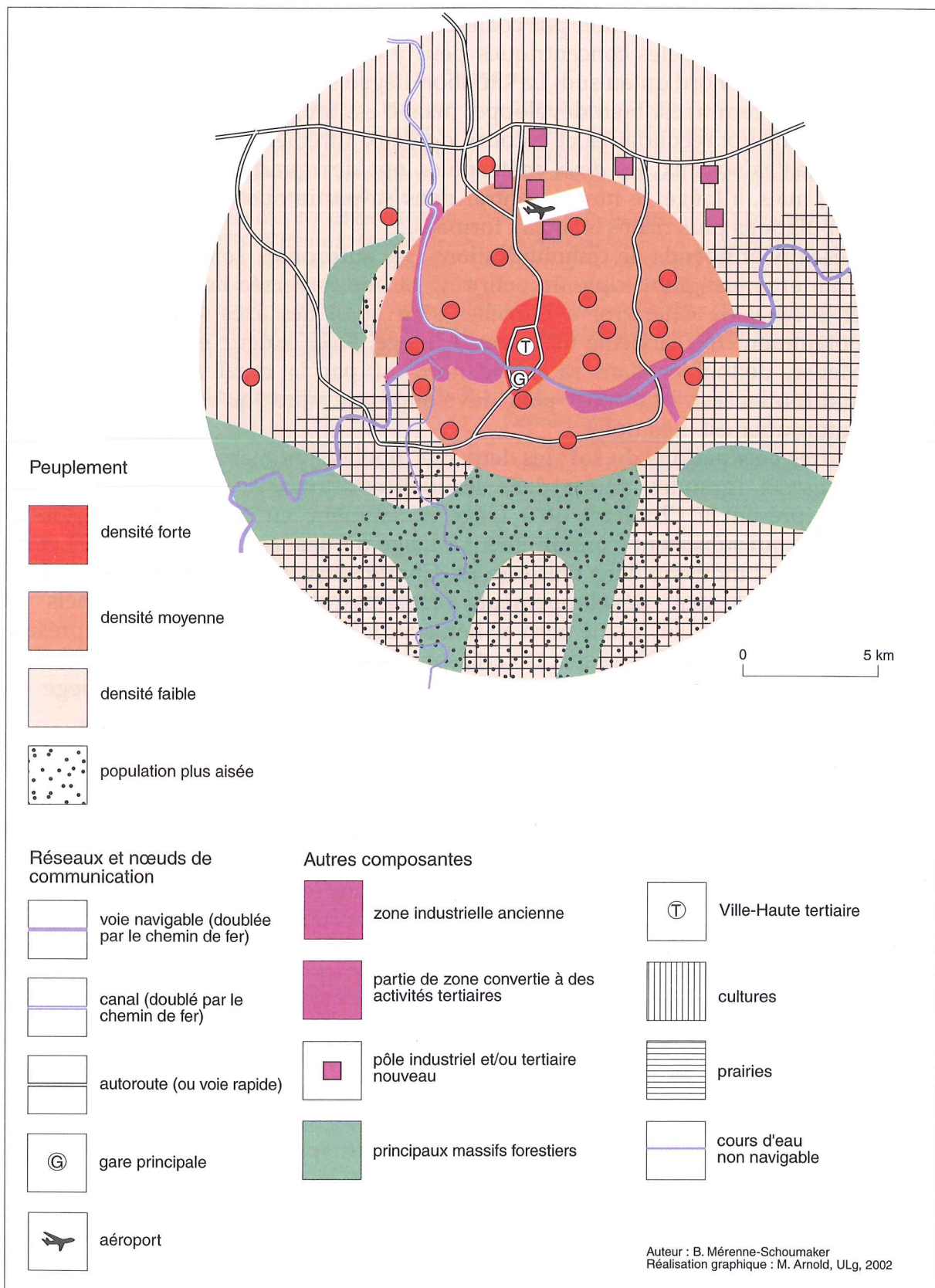
4.1.3. Influences du cadre naturel et de l'histoire

- Les différences entre les deux villes s'expliquent encore par leur cadre naturel et leur histoire, la taille du complexe urbain et les autres facteurs variant peu d'une ville à l'autre. Nous avons tenté de le montrer dans le DOC. 47 qui souligne bien des contrastes « naturels » (relief, sols) plus importants à Liège qu'à Charleroi, une histoire très différente (Charleroi est une agglomération née de l'industrie, celle de Liège y préexistait, d'où un poids du tertiaire plus important à Liège) et une évolution récente de l'urbanisation non identique (plus forte périurbanisation à Liège).

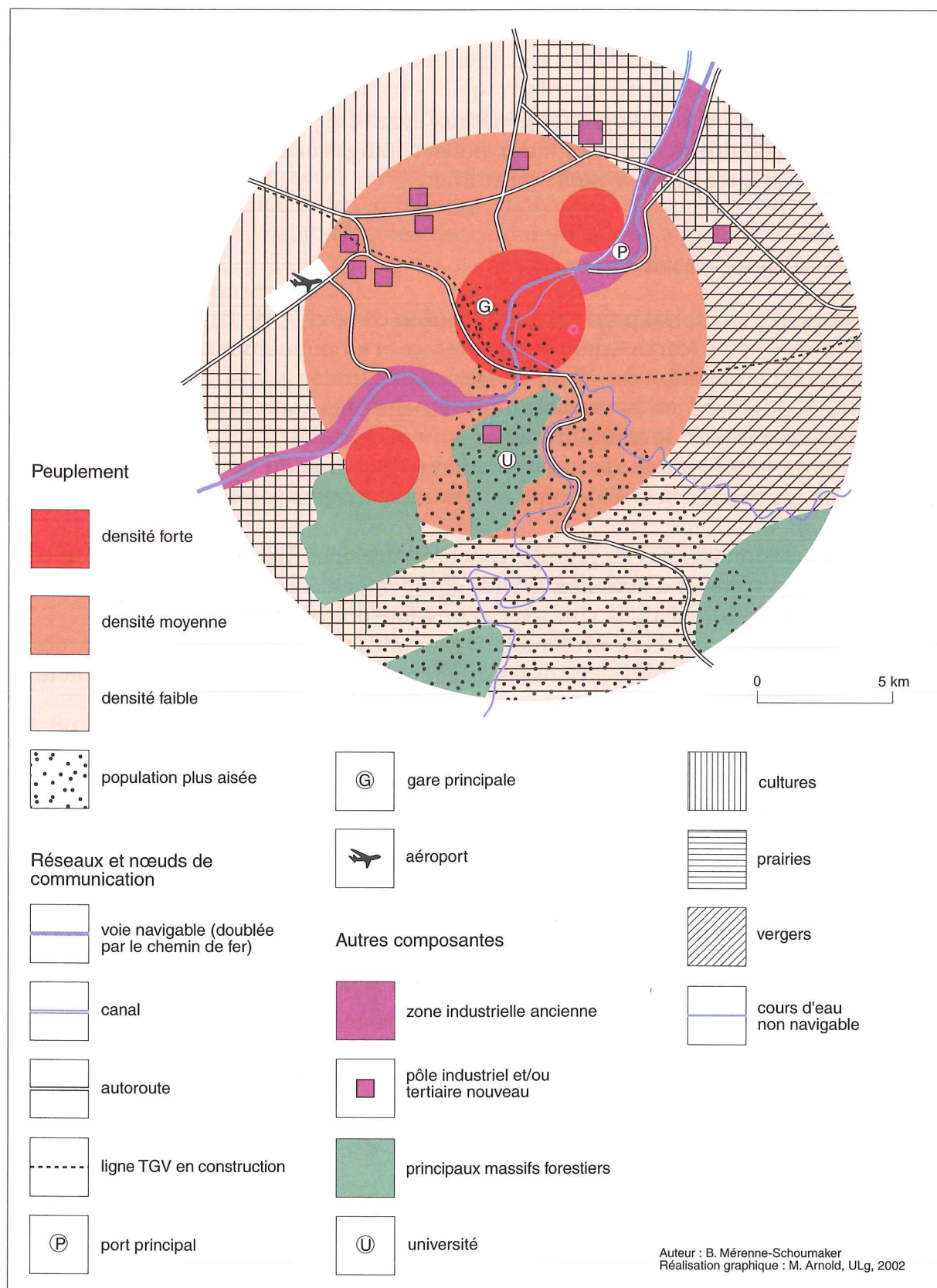
4.1.4. Essai de synthèse

Les DOC. 48 et 49 tentent de traduire les structures spatiales des deux villes. Ces croquis sont volontairement simples, l'objectif étant de rassembler les principales observations faites tout au long de la démarche.

DOC. 48 : Structure spatiale de Charleroi : croquis de synthèse



DOC. 49 : Structure spatiale de Liège : croquis de synthèse



DOC. 50 : Principaux documents nécessaires
pour lire, schématiser ou modéliser
un territoire urbain

Les instruments méthodologiques généraux ayant été présentés dans la partie 3 de ce travail (Guide méthodologique), nous n'épinglerons ici que les documents spécifiques aux cas que l'on souhaite étudier.

Documents indispensables

- Découpage territorial précis avec distinction de la ville, de l'agglomération et de l'aire urbaine (carte + données en surface et en population)
- Carte de l'occupation du sol ou image satellite traitée
- Carte topographique (si possible à une échelle plus grande que le 1 : 50 000)
- Carte des réseaux de communication
- Carte de la répartition de la population (par points ou densité) et selon au moins un critère socio-économique (revenus, niveaux de formation, professions...)
- Quelques données sur les grandes fonctions urbaines (nombre d'emplois dans les grands secteurs d'activités, grands équipements...)
- Un court historique de la ville avec si possible une ou deux cartes
- Au moins deux écrits de présentation générale (comme par exemple les courtes monographies publiées dans les différents ouvrages présentés en première partie)

Documents utiles

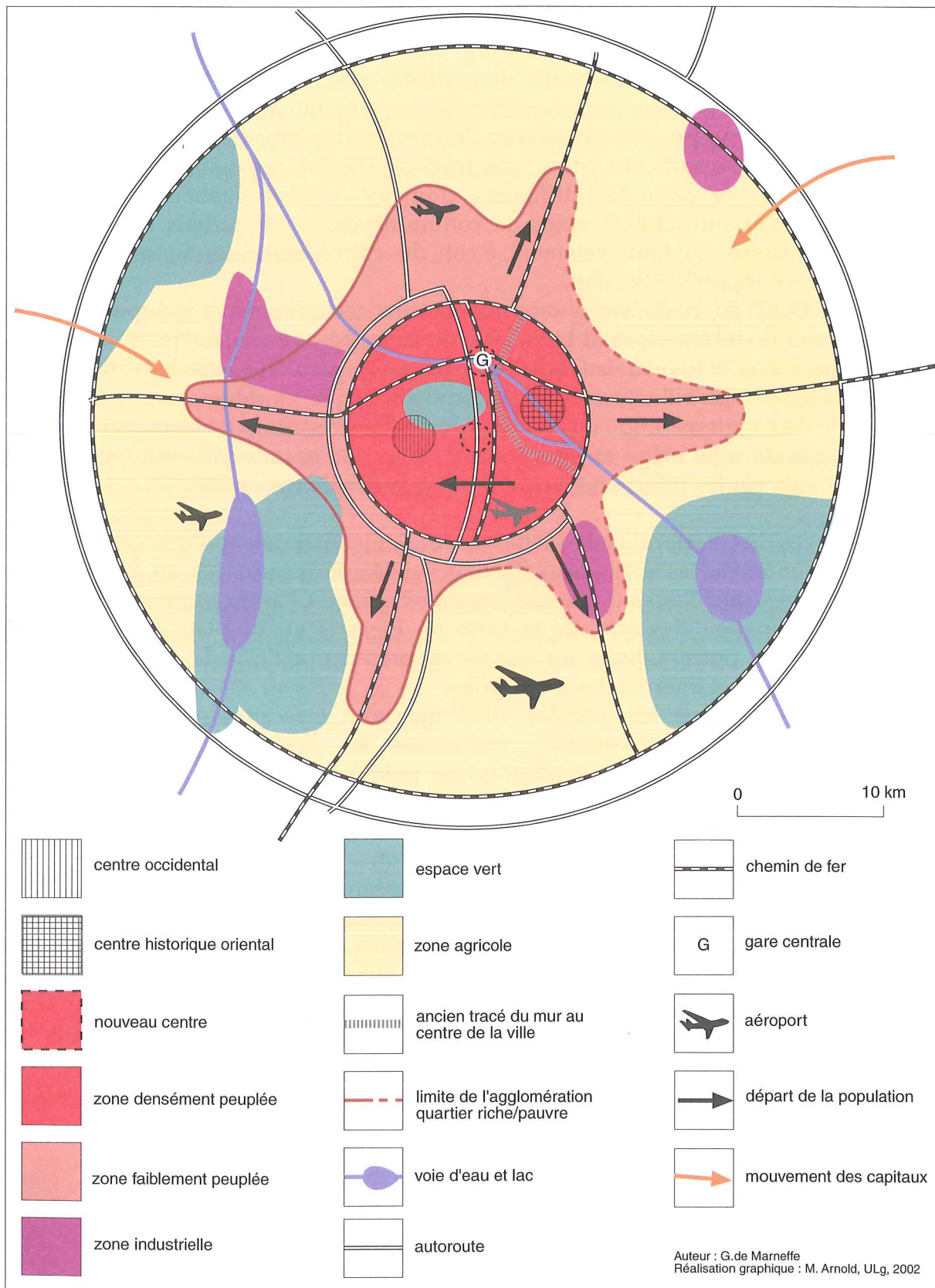
- Quelques photos de paysages urbains (pour se familiariser avec la ville)
- Plan touristique de la ville
- Autres cartes de répartition de la population (âge, taille des ménages, nationalités...)
- Cartes des logements selon l'âge des constructions, les types d'immeubles (maisons unifamiliales, immeubles collectifs...), le statut des immeubles (logement social, logement privé), le statut des occupants (propriétaires, locataires), le nombre de pièces, la surface, le confort du logement...
- Cartes des dynamiques de population, d'habitat, d'activités
- Données sur les politiques urbaines (par exemple, en matière d'aménagement)
- Monographies récentes et/ou atlas sur la ville

4.2. Interpréter la structure spatiale d'un territoire urbain : les exemples de sept grandes villes

4.2.1. Considérations méthodologiques

- À travers les cas de Charleroi et de Liège que nous venons de décrire, on perçoit bien l'**importance des documents disponibles** pour le bon déroulement de la démarche. C'est à notre sens la difficulté majeure du travail car, pour pouvoir découvrir les composantes majeures de la structure urbaine d'une ville, il faut idéalement des documents précis, pas trop complexes, si possible à des échelles identiques et ce dans les différents domaines d'investigation : peuplement (population et/ou habitat), voies de communication, affectations du sol, cadre naturel, histoire... ; il faut également, à côté des cartes, des écrits, voire des photos pour mieux approcher la ville.
Dans le DOC. 50, nous avons tenté d'identifier les documents indispensables et utiles pour un tel travail dont bien entendu le degré de précision peut varier non seulement avec le niveau des élèves et le temps imparti à la recherche, mais aussi avec la taille de la ville, son degré de familiarité avec les élèves ou le professeur (l'étude de l'agglomération où se situe l'école diffère sans doute beaucoup de celle d'une grande ville belge et plus encore d'une très grande ville européenne ou non) et bien sûr les informations qu'il sera possible de rassembler.
- Dans le cas de **Charleroi** et de **Liège**, les étudiants disposaient d'une carte et d'un tableau sur les cadres territoriaux (DOC. 43 et 44), de la carte IGN au 1 : 20 000, de deux images satellitaires (l'une sur l'agglomération et l'autre sur son centre), du plan d'occupation des sols, de la carte de Ferraris et du plan de secteur. Ils pouvaient en outre utiliser les ouvrages présents à l'UD de Géographie ou consulter les sites Internet des deux villes.
En ce qui concerne les grandes villes qui vont être présentées ci-après, les étudiants devaient eux-mêmes rechercher les documents nécessaires en privilégiant trois pistes : les monographies publiées dans les différents ouvrages présentés en première partie (en particulier, pour les villes européennes, le travail de C. Vandermotten et al., 1999), les ouvrages de l'UD et les sites Internet.
- Parmi les **sept villes retenues**, trois sont européennes et quatre sont situées dans d'autres continents. Leur sélection est un peu le fruit du hasard, près de 30 cas ayant été étudiés, parfois même à deux reprises (les villes européennes étant à notre programme en 2000 et en 2002) ; en fait, nous avons retenu les travaux non seulement les plus pertinents, mais encore ceux qui aboutissaient à un schéma bien dessiné. Ajoutons que la méthodologie proposée est toujours celle explicitée en DOC. 20 avec non seulement la phase 2, mais encore la phase 3 dont nous résumons les résultats dans cette publication avec au préalable une courte présentation de la ville.

DOC. 51 : Schéma de synthèse de Berlin



4.2.2. Berlin¹

• *Caractères généraux*

La capitale de l'Allemagne réunifiée est située à 52°51' N. et 13°40' E. Par sa superficie de 1 744 km² et de sa population de plus de 3,7 millions d'habitants, c'est la plus grande ville allemande, exception faite de la conurbation de la Ruhr.

Par rapport à d'autres villes européennes, Berlin est relativement jeune. Son site n'est occupé que depuis le VI^e siècle et son nom n'apparaît qu'en 1244 à côté de celui de Cölln toute proche, située sur une île de la Spree. Les deux villes fusionnent en 1307, mais leur rôle reste mineur jusqu'au moment où Berlin devient la capitale de la Marche de Brandebourg (milieu du XV^e siècle). La ville se développe ensuite grâce à la construction d'un canal Spree-Oder jusqu'à la mer Baltique (XVII^e siècle) et à son statut de capitale de la Prusse dès 1701 et de capitale de l'Allemagne en 1871. Son essor est très important au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle et ce dans tous les domaines.

Après la Seconde Guerre mondiale, le partage de la ville en quatre secteurs et en 1961 la construction du mur divisent la ville en deux entités qui vont s'organiser indépendamment. Jusqu'à la chute du mur en 1989, la périurbanisation est absente car à l'ouest l'espace manque et à l'est l'idéologie rejette la maison individuelle. La ville reste donc très compacte malgré une périurbanisation récente. Depuis 1990, la ville a beaucoup changé à la faveur de grands investissements publics et privés. Aujourd'hui, c'est un grand centre économique, scientifique et aussi culturel et politique.

• *Schéma de synthèse* (DOC. 51)

L'organisation de Berlin répond au modèle de la ville européenne (DOC. 32) tout en présentant quelques originalités.

C'est d'abord une structure concentrique avec un réseau radial de routes et de voies ferrées et un système de rings routiers et même ferroviaires. Les ségrégations sociales sont assez manifestes, les riches étant plus à l'ouest qu'à l'est et aussi dans les quartiers centraux réhabilités car la ville est très soucieuse de son patrimoine historique même si celui-ci est beaucoup plus restreint qu'ailleurs en raison de la jeunesse relative de la ville et des destructions de la guerre 40-45.

Mais, comme nous l'avons dit, la périurbanisation est relativement réduite, il n'y a pas de ville nouvelle et beaucoup d'activités ou d'équipements ont des localisations très urbaines (les quatre aéroports, les industries – par ailleurs très importantes – et même les espaces verts); certaines fonctions restent dédoublées.

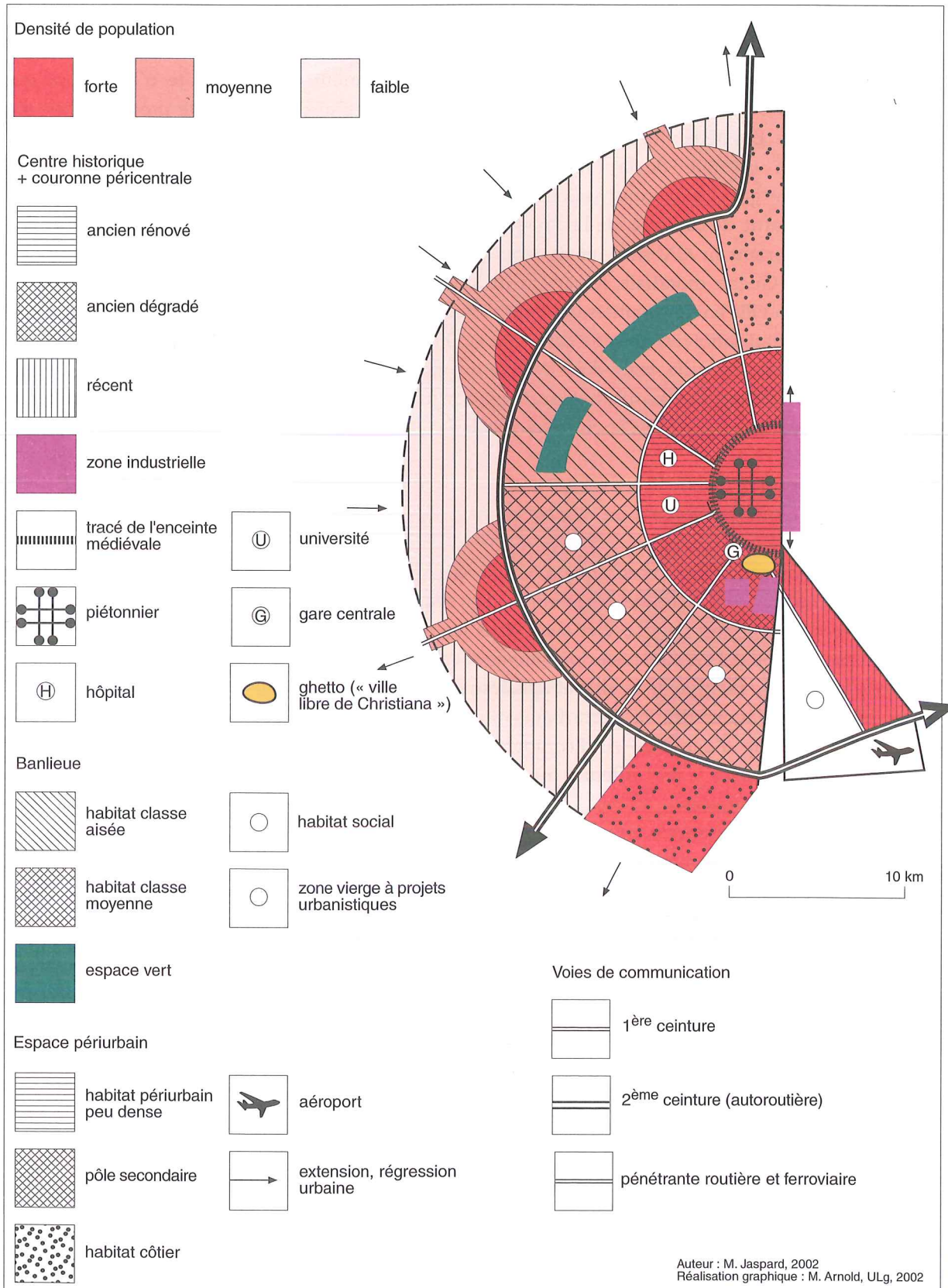
La ville est très bien desservie en transports en commun: c'est le résultat d'un choix déjà ancien et conforté depuis 1990; elle compte deux rings ferroviaires, un réseau dense dans la partie centrale et de nombreuses radiales qui organisent le peuplement. Elle possède aussi deux ceintures autoroutières (la plus interne n'existant qu'à l'ouest) et a mis en chantier une autoroute nord-sud souterraine sous le parc de Tiergarten à côté duquel se construit le nouveau centre politique au nord et d'affaires au sud.

• *Pour en savoir plus*

- Chevigné C., 1992, *Le point sur Berlin*, Société géographique de Liège, Le point sur le i de géographie, vol. 1, n° 1.
- Dury E., 2001, *Vers un nouveau Berlin*, in Gervais-Lambony M.-A, *op. cit.*, pp. 129-134.
- Grésillon B. et Kohler D., 2001, *Berlin, capitale en attente*, in Lacoste Y., *op. cit.*, pp. 96-121.
- Rouyer A., 2001, *Berlin, une métropole au pied du mur*, in Jalabert G., *op. cit.*, pp. 135-160.
- Vandermotten C. et al., 1999, *op. cit.*, pp. 246-256.

¹ Travail réalisé par G. de Marneffe, mars 2002.

DOC. 52 : Schéma de synthèse de Copenhague



4.2.3. Copenhague¹

• *Caractères généraux*

La capitale du Danemark compte près de 1,2 million d'habitants et plus de 300 km². Elle est située à l'extrême est de la Seeland (l'une des grandes îles danoises), non loin des côtes sud de la Suède (où est localisée la ville de Malmö), à laquelle elle est reliée par un pont depuis 2000. Ses coordonnées sont 55° 40' N. et 12° 35' O.

Elle a été bâtie au creux des plages et des criques du détroit de l'Øresund sur un ensemble d'îles. Sa périphérie s'étend sur près de 10 km à l'intérieur des terres et atteint au nord-est les premières collines de Seeland. L'ensemble se trouve sur un terrain plat et à l'origine très humide comme en témoigne d'ailleurs un réseau de canaux relativement dense.

Petit port de pêche à l'origine, le bourg est un port de commerce international dès 1167, date à laquelle il fut cédé par le roi à un évêque qui y fit construire une forteresse. La ville devient le siège du Royaume du Danemark en 1443 mais reste modeste jusqu'au règne de Christian IV (XVIII^e siècle) qui la reconstruisit et la modernisa. Son essor date du XIX^e siècle et est lié à la fois à l'exode rural et au début de la révolution industrielle. Au XX^e siècle, deux faits majeurs contribuèrent à changer la ville et surtout son agglomération : la mise en circulation du tramway vers 1900 et une organisation en doigts (Fingerplan) avec des pôles secondaires le long de radiales suburbaines desservies par des trains rapides. Cette politique, comme la promotion du vélo et de la marche à pied et une très forte taxation des voitures (à l'achat) ont sans aucun doute limité la périurbanisation.

• *Schéma de synthèse* (DOC. 52)

En raison du site, la structure urbaine peut être assimilée à un demi-cercle autour du centre historique lui-même circonscrit par le tracé de l'enceinte médiévale (c'est le Strøget du nom de l'artère principale, entièrement rénové et piétonnier). Autour de lui, une couronne péricentrale regroupe trois types de quartiers : à l'ouest, le quartier universitaire aux maisons bourgeoises ; au nord, deux vieux quartiers aux maisons plus modestes, voire ouvrières dans la zone d'influence du port et, au sud, une zone moins peuplée, plus industrielle avec même un ghetto (ville libre de « Christiania »).

Comme dans le chorotype de la ville européenne (DOC. 32), les trois couronnes présentent des densités de plus en plus faibles et sont délimitées par de grandes voies routières ou autoroutières. Morcelant de manière régulière le demi-cercle, de nombreux axes routiers ou ferroviaires (S-Bahn) relient le centre à la périphérie. Les ségrégations spatiales sont aussi manifestes : le nord rassemble des populations plus aisées vivant dans des maisons unifamiliales entre de nombreux espaces verts tandis qu'au sud, les logements sont souvent plus modestes, voire sociaux ; l'espace côtier est également marqué par cette dissymétrie.

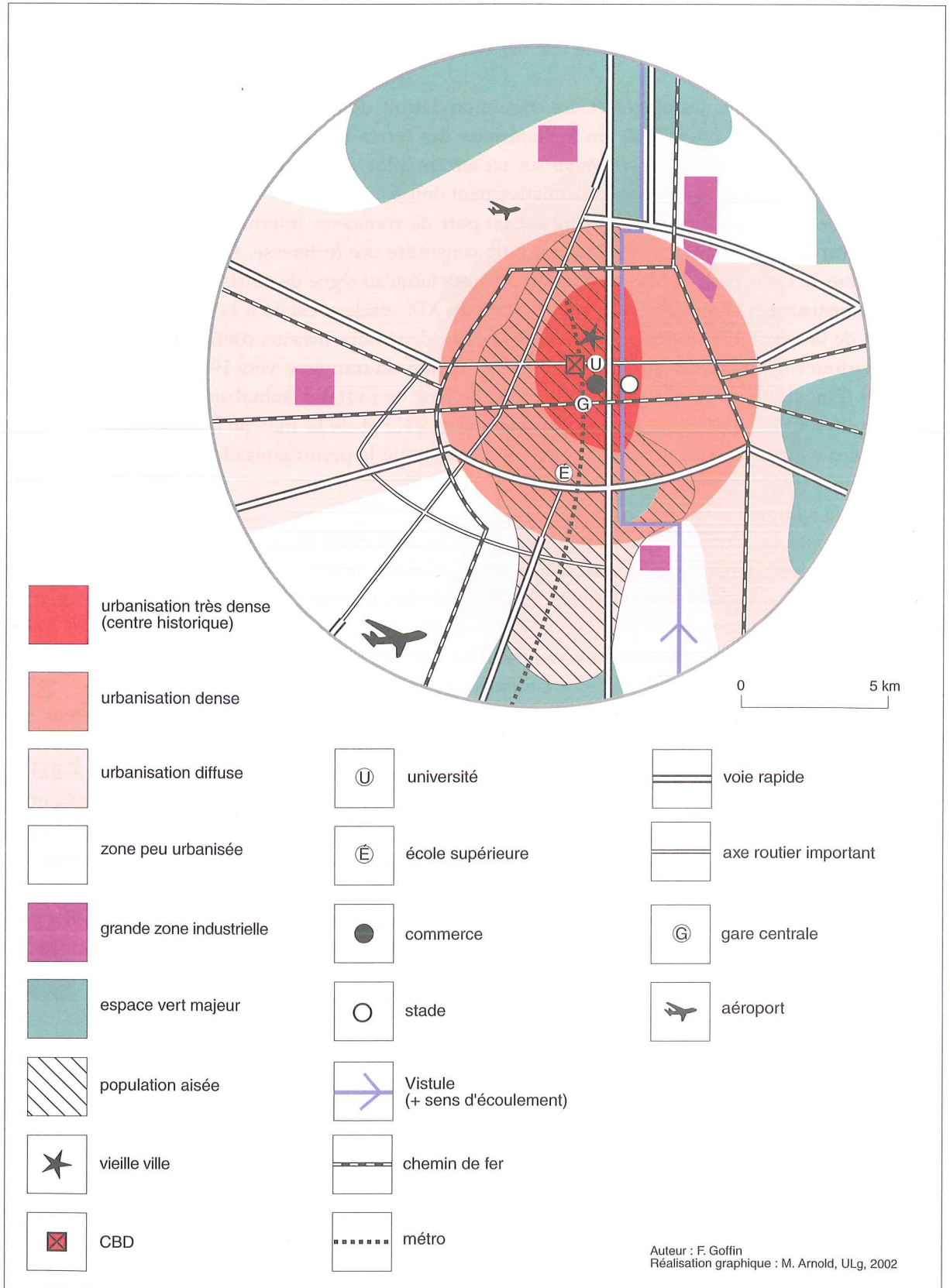
La partie du port proche de la ville a été réaménagée en port de plaisance tandis qu'un nouveau port était aménagé au nord. Un autre pôle d'articulation est l'aéroport, situé sur l'île d'Amager au sud et aujourd'hui très proche de la ville. Les pôles secondaires évoqués ci-dessus se situent entre la 2^e et la 3^e ceinture.

• *Pour en savoir plus*

- Vandermotten C. et al., 1999, *op. cit.*, pp. 288-297.

¹ Travail réalisé par M. Jaspard, 2002.

DOC. 53 : Schéma de synthèse de Varsovie



4.2.4. Varsovie¹

• *Caractères généraux*

Varsovie, capitale actuelle de la Pologne a pour coordonnées géographiques 52° 25' N. et 21° 00' O. La population de son agglomération est de 2,070 M d'habitants et sa superficie de 1 439 km².

Ville d'étape fluviale au bord de la Vistule à l'origine, la localité s'est d'abord développée sur la terrasse de la rive gauche qui domine le fleuve d'une vingtaine de mètres ; ultérieurement, des faubourgs se sont formés sur la rive droite plus basse. Ainsi est apparue une discontinuité sociale ouest-est, les populations les plus aisées se retrouvant à l'ouest.

Petit bourg fortifié (vieille ville) dédoublé au nord (ville nouvelle) grâce au commerce, Varsovie connaît un premier essor au XVI^e siècle suite à son statut de capitale en 1596. Puis, en lien direct avec l'évolution même du pays, des périodes de croissance succèdent à des périodes de déclin. Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, elle devient un centre industriel important, centre qui se renforcera encore entre les deux guerres suite à la création de l'État polonais (en 1918).

Fortement détruite pendant la Deuxième Guerre mondiale, Varsovie est reconstruite selon un modèle socialiste visant l'homogénéisation de l'habitat, des structures urbaines compactes (avec de grands ensembles), une préséance de l'industrie sur les autres activités et le développement des transports en commun. Depuis 1989, la ville est en mutation : un CBD a émergé, les services se sont multipliés et les différences sociales s'accroissent, les populations les plus aisées se retrouvant davantage au centre et dans des zones de lotissements non loin d'axes routiers radiaux.

• *Schéma de synthèse* (DOC. 53)

La reconstruction de Varsovie dans les années 50-60 suit le modèle présenté en DOC. 33 : les nouvelles zones d'habitat sont surtout centrales tandis que les grandes zones industrielles sont périphériques ; les espaces verts sont nombreux et le chemin de fer comme les transports en commun très développés.

Il en résulte aujourd'hui encore une ville différente de la ville européenne-type (DOC. 32) avec notamment une agglomération assez compacte mais aussi aux fonctions et populations encore mélangées. La ville n'a pas de périphérique routier et une voie rapide la traverse. Les fonctions tertiaires majeures sont toujours au centre et l'habitat pavillonnaire périphérique peu développé. Les espaces verts sont beaucoup plus dispersés que dans la ville européenne classique et les réseaux ferrés articulent l'ensemble de l'agglomération (la première ligne de métro ne date toutefois que de 1995).

Certes, de nouveaux centres commerciaux ont vu le jour en périphérie non loin des quartiers des classes moyennes et une certaine gentrification s'opère notamment à l'ouest de la vieille ville, non loin du quartier d'affaires. On retrouve aussi davantage les grands ménages en périphérie.

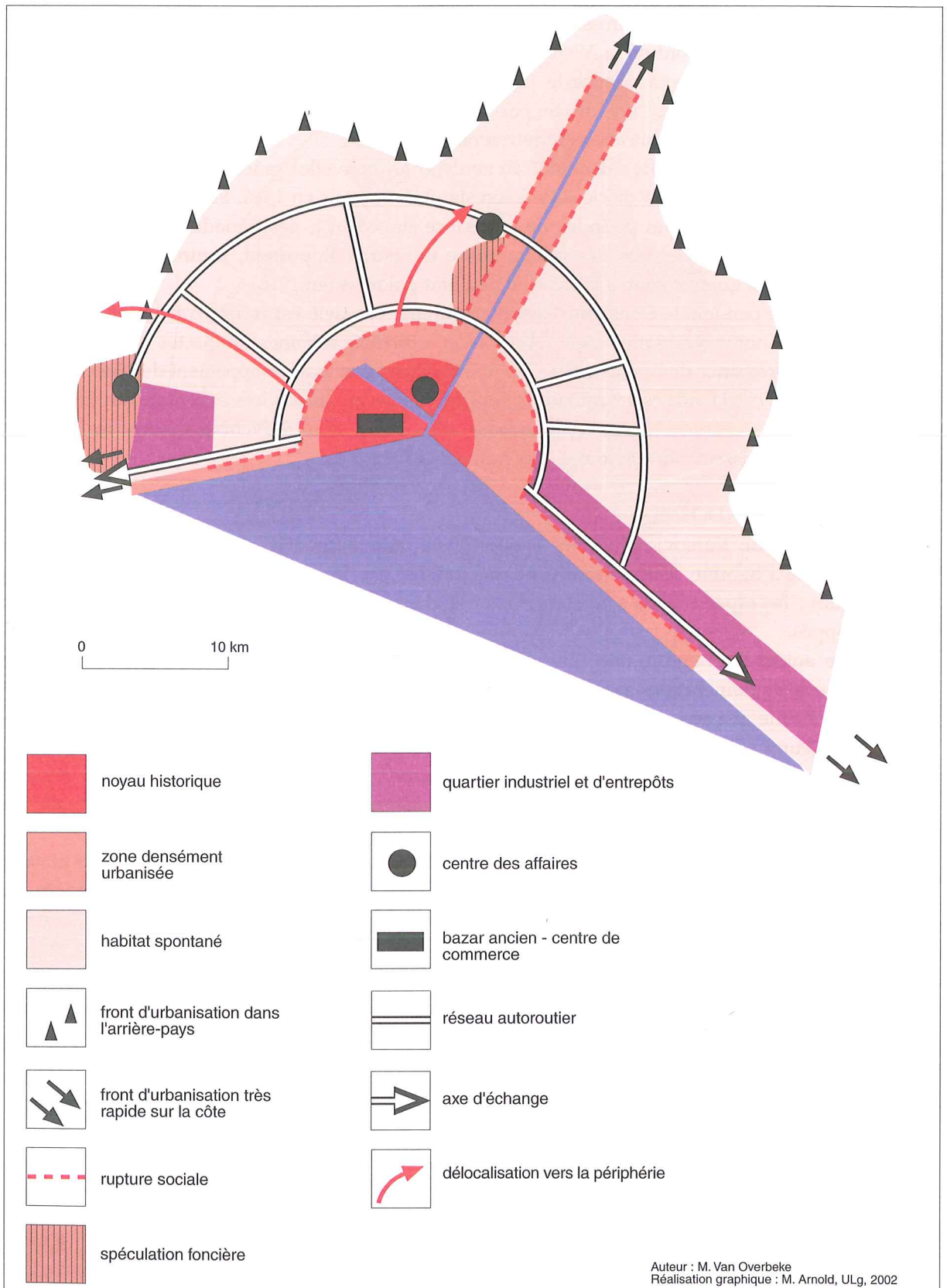
• *Pour en savoir plus*

- Sanguin A.L., 1995, Varsovie, les changements contemporains d'une métropole de l'Europe de l'Est, *Bull. de l'Association de Géographes Français*, pp. 273-283.

- Vandermotten C. et al., 1999, *op. cit.*, pp. 372-385.

¹ Travail réalisé par F. Goffin, 2002.

DOC. 54 : Schéma de synthèse d'Istanbul



4.25. Istanbul¹

• *Caractères généraux*

Situé à 41° 0' N. et 28° 96' E., Istanbul s'étend de part et d'autre du Bosphore reliant la mer de Marmara à la mer Noire : une de ses rives est européenne, l'autre asiatique. Cette position stratégique de carrefour a favorisé son développement économique (centre commercial et port) et en a fait depuis toujours un lieu de rencontre de cultures, langues, mentalités et religions.

À l'origine (sans doute au VII^e siècle avant J.-C.), la ville se dénomme Byzance. En 324 après J.-C., elle devint Constantinople par reconstruction et agrandissement de l'ancienne cité. Celle-ci fut la plus grande ville du monde entre 360 et 650 environ (et compta jusqu'à 600 000 habitants) ; ce fut la capitale de l'Empire byzantin jusqu'en 1453 (date de la prise de Constantinople par les Turcs), puis celle de l'Empire ottoman jusqu'à la Première Guerre mondiale.

Lors de la création de la République turque, la capitale fut transférée à Ankara. Malgré la perte de la fonction publique et administrative, Istanbul a conservé un grand pouvoir économique. C'est aussi un centre culturel et la première destination touristique turque.

La population actuelle de l'agglomération d'Istanbul est de ± 10 millions d'habitants répartie sur une superficie de 2 723 km².

• *Schéma de synthèse* (DOC. 54)

Sa forme tronquée est bien sûr déterminée par les bras de mer et la topographie, la ville s'étendant sur un front de mer de 50 km le long de la mer de Marmara et de plus de 25 km le long du Bosphore.

Par comparaison au modèle de la ville arabo-musulmane (DOC. 36), on ne peut pas y observer une ville « basse » européenne et une ville « haute » musulmane étant donné la volonté d'« occidentalisation » et de modernisation qui a animé depuis le XIX^e siècle les pouvoirs ottomans et turcs.

Le noyau historique est important mais ne comprend plus que quelques vieux quartiers traditionnels islamiques aujourd'hui préservés et classés, les autres ayant été détruits par des incendies et la volonté de renouveler le centre-ville ; c'est là aussi que se trouvent les grandes mosquées et les bazars. Jusqu'aux années 1980, le centre des affaires était localisé dans le centre-ville ; depuis de nouveaux complexes se sont localisés en périphérie sur le deuxième périphérique.

On observe non pas un mais deux axes d'échange principaux (avec route et voie ferrée) : un axe dirigé vers l'Europe et l'autre vers Ankara.

La ligne de rupture sociale est très marquée, les quartiers des classes moyennes et aisées étant encerclés par l'habitat spontané des migrants.

Les rives du Bosphore et de la Marmara sont très urbanisées et l'enjeu d'une forte spéculation. Le front d'urbanisation progresse sans cesse vers l'extérieur. Un autre front important est celui vers l'arrière-pays : il progresse plus lentement en tâche d'huile et n'est guère contrôlé.

• *Pour en savoir plus*

- O'Doard N., 2001, *Istanbul, une métropole pluricentenaire*, in Gervais-Lambony M.-A., *op. cit.*, pp. 164-167.

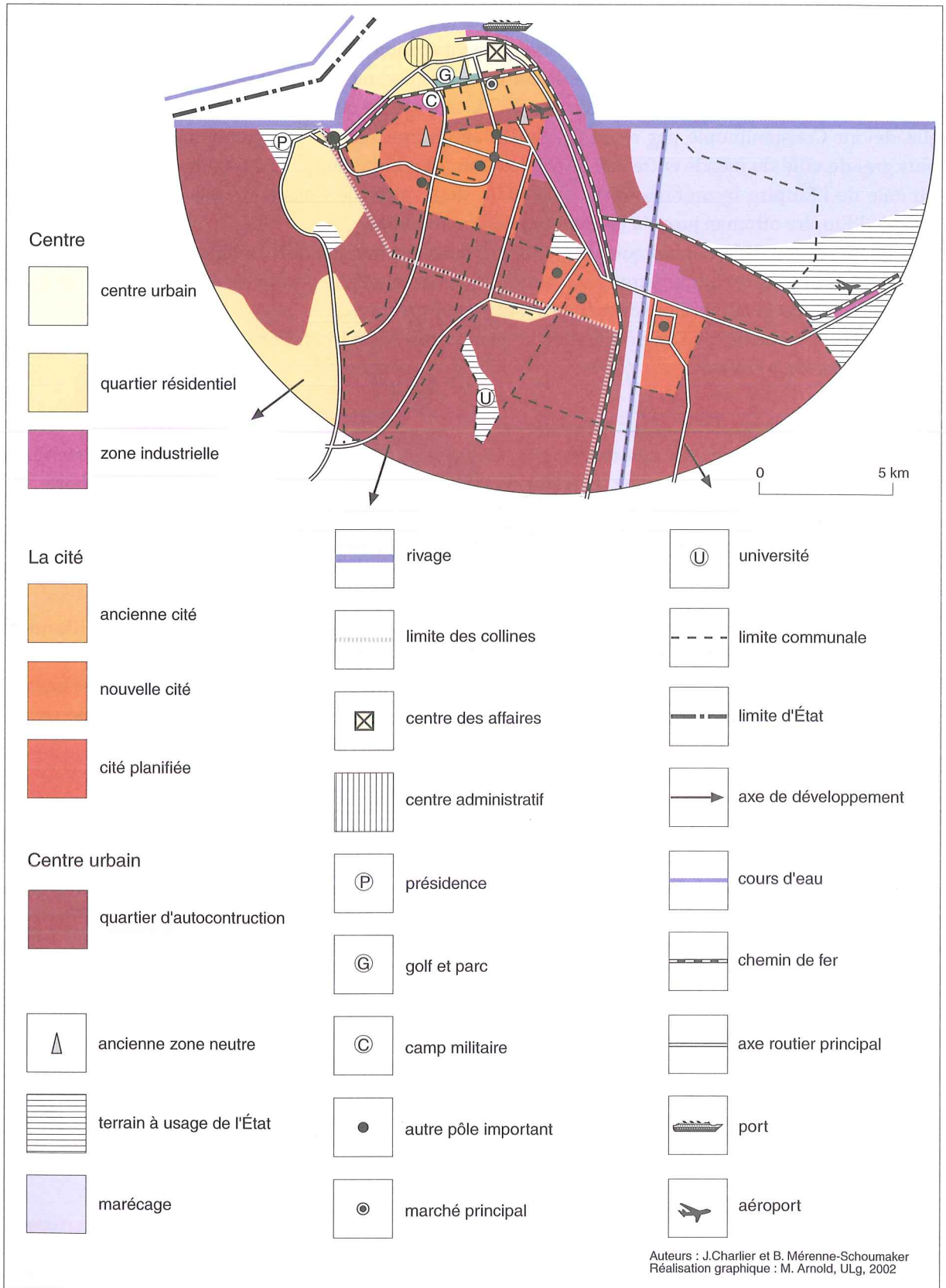
- Pérouse J.-F., 2001, *Istanbul, une mégapole en quête de cohérence et de stabilité*, in Jalabert G., *op. cit.*, pp. 205-227.

- Signoles P., 2000, *Le monde islamique du Maghreb à l'Iran*, in Bruyelle P., *op. cit.*, pp. 256-282.

- Zembri P., 2001, *Une métropole historique confrontée à une urbanisation explosive : Istanbul*, in Wackerman G., *op. cit.* (b), pp. 163-170.

¹ Travail réalisé par M. Van Overbeke, 2001.

DOC. 55 : Schéma de synthèse de Kinshasa



4.2.6. Kinshasa¹

• *Caractères généraux*

Deuxième ville d'Afrique tropicale (après Lagos), la capitale du Congo compte actuellement ± 6 millions d'habitants sur un territoire de 2 776 km². Elle se trouve à l'extrême sud-ouest du pays, sur la rive gauche (sud) du fleuve Congo en face de Brazzaville. Son site est dual : une grande plaine alluviale au bord du fleuve (à environ 300 m d'altitude) entourée à l'ouest et au sud de collines (qui peuvent atteindre 600 m) fortement touchées par l'érosion ; à l'est, la plaine est très marécageuse d'où un habitat essentiellement concentré à l'ouest. De plus, le site présente une coupure majeure nord-sud : c'est la vallée de la N'Djili au centre.

L'origine de Kinshasa remonte à 1881 quand H.M Stanley, un explorateur anglais travaillant pour le roi belge Léopold II fonde un petit poste administratif appelé Léopoldville. Le choix du lieu doit beaucoup aux conditions naturelles : sur le bord du fleuve, en amont des rapides de Kinshasa où s'ouvre un grand réseau de voies navigables qui pénètrent sur 13 000 km dans un pays dont on devine déjà les richesses. L'urbanisation (sous la forme d'une ville double : européenne et africaine) s'amorce réellement avec la construction en 1898 du chemin de fer jusqu'à Matadi (365 km). En 1923, Léopoldville devient la capitale du Congo belge à la place de Boma.

Jusqu'à l'indépendance, la croissance est lente et maîtrisée (400 000 habitants en 1960). Après cette date, l'urbanisation s'accélère d'abord de ± 10 % par an de 1960 à 1970 puis se ralentit un peu pour atteindre dans les années 1990 ± 200 000 habitants de plus par an (± 6 %). C'est le résultat de l'exode rural, de l'accroissement naturel et de l'incorporation anarchique dans la ville de populations rurales. Les conditions de vie sont toutefois précaires : 70 % des habitants vivent sous le seuil de pauvreté.

• *Schéma de synthèse* (DOC. 55)

La structure de la ville est d'abord bien celle d'une ancienne ville coloniale avec ses ségrégations et sa planification (quadrillage des réseaux), un peu comme dans la ville de l'apartheid (DOC. 39). Trois sous-ensembles peuvent être distingués : la « ville » ou les quartiers européens de l'époque coloniale (avec son centre commercial et d'affaires, son centre administratif plus à l'ouest, ses quartiers résidentiels et ses zones industrielles), la « cité » ou les anciens quartiers africains (avec ses cités d'autoconstruction qualifiées d'anciennes ou de nouvelles cités selon qu'elles datent d'avant ou d'après 1940 et ses cités planifiées après 1950 par l'OCA – Office des Cités Africaines) et les extensions correspondant à l'habitat spontané développé après 1960 qui peut s'étendre jusqu'à 40 km du centre sur d'anciennes terres agricoles. Les deux premiers sous-ensembles sont cadastrés et équipés (même s'ils sont parfois dégradés comme les anciennes cités), le troisième ne l'est pas ; ce ne sont toutefois pas des bidonvilles mais bien des maisons en dur. Par ailleurs, la « ville » est séparée de la « cité » par les anciennes zones neutres où se retrouvent aujourd'hui jardins, casernes, hôpital et le premier aéroport.

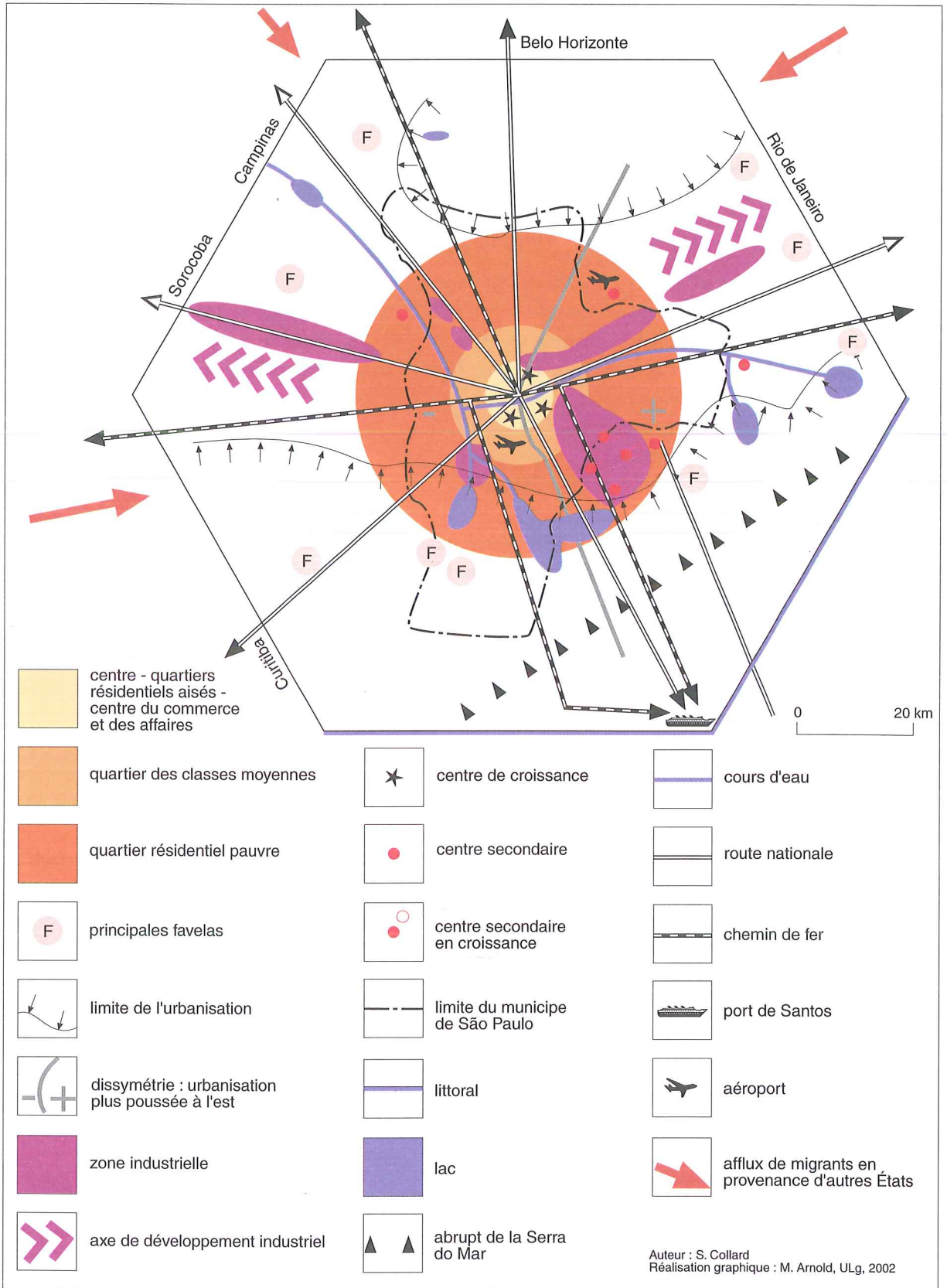
Le schéma montre aussi une organisation proche du modèle de la grande ville du Tiers Monde (DOC. 34) avec sa ville héritée (plus dispersée ici en raison des contraintes du site et du flou juridique des régimes fonciers), ses zones successives de construction très ségréguées avec en périphérie l'habitat spontané, un centre urbain principal (ici dédoublé), son port et ses zones industrielles, ses quartiers planifiés destinés aux classes moyennes ; il n'y a toutefois pas d'habitat collectif ou de villes satellites en périphérie.

• *Pour en savoir plus*

- Nzuzi L., 1999, *Kinshasa : mégacité au coeur de l'Afrique*, in Frérot A.-M., *op. cit.*, pp. 124-139.
- Pain M., 1984, *Kinshasa. La ville et la cité*, Éd. de l'Orstom, Coll. Études urbaines, Paris.
- Tribout D. et Vonthron P., 1998, *op. cit.*, pp. 40-43.
- Troin J.-F., 2000, *op. cit.*, pp. 90-92.

¹ Travail réalisé par J. Charlier, 2001.

DOC. 56 : Schéma de synthèse de São Paulo



4.2.7. São Paulo¹

• *Caractères généraux*

Située à 23° 32' S. et 46° 37' E. et à 760 m d'altitude, São Paulo est la cinquième métropole mondiale par sa population : plus de 17 millions dans l'agglomération sur 8 075 km², soit un territoire de 40 km d'est en ouest et de 65 km du nord au sud. Entre 1950 et 2000, sa population a été multipliée par 7,5 !

C'est la capitale de l'État du même nom, la capitale économique du Brésil (près d'un quart des emplois industriels et de services du pays) et le premier pôle d'affaires de l'Amérique du Sud.

À l'origine (1554), elle fut fondée par les Jésuites sur le plateau de Piratininga. Peuplée de Portugais et d'Indiens, le noyau croît d'abord lentement, ses seules ressources étant agricoles ; au XVII^e siècle, la découverte des mines d'or à l'intérieur du pays attire de nombreux étrangers et, à partir de 1640, le village devient ville avec des fonctions religieuses et politiques à côté du commerce.

La réelle croissance de São Paulo ne date cependant que de la deuxième moitié du XIX^e siècle lorsque la ville devient un grand centre bancaire et commercial suite à l'essor du café. Cette croissance engendre une forte urbanisation liée à l'arrivée massive d'étrangers (européens du sud et japonais surtout) au début du XX^e siècle, puis des Brésiliens eux-mêmes depuis 1950. Dès avant 1945, la ville est l'objet de plusieurs plans d'urbanisme qui tentent à la fois d'organiser ou de réorganiser le centre des affaires mais aussi les développements en périphérie tant industriels que tertiaires et résidentiels de même que les réseaux de transport. Malgré ces efforts, les lotissements informels sont nombreux (ils représentent 70 à 80 % des constructions) comme les favelas situées le long des voies de communication et près des zones industrielles (qui abritent près de 2 millions d'habitants) et les corticos ou anciens immeubles « nobles » du centre historique occupés par des familles très pauvres (où vivraient aussi près de 2 millions d'habitants).

• *Schéma de synthèse* (DOC. 56)

La structure urbaine de São Paulo ressemble beaucoup au modèle de la ville latino-américaine (DOC. 35) même si elle s'en distingue un peu.

On y retrouve le modèle centre-périphérie avec une fracture sociale plus marquée encore : les riches étant au centre, les pauvres en périphérie. L'espace bâti est dissymétrique, l'urbanisation étant plus forte au sud et à l'est qu'au nord et à l'ouest. Le centre est bien desservi par les transports et les grands axes de circulation accueillent les grandes zones d'activités. Les quartiers péricentraux sont souvent mixtes (activités variées et habitat) et constituent en quelque sorte des quartiers intermédiaires entre les quartiers aisés du centre et les quartiers pauvres périphériques.

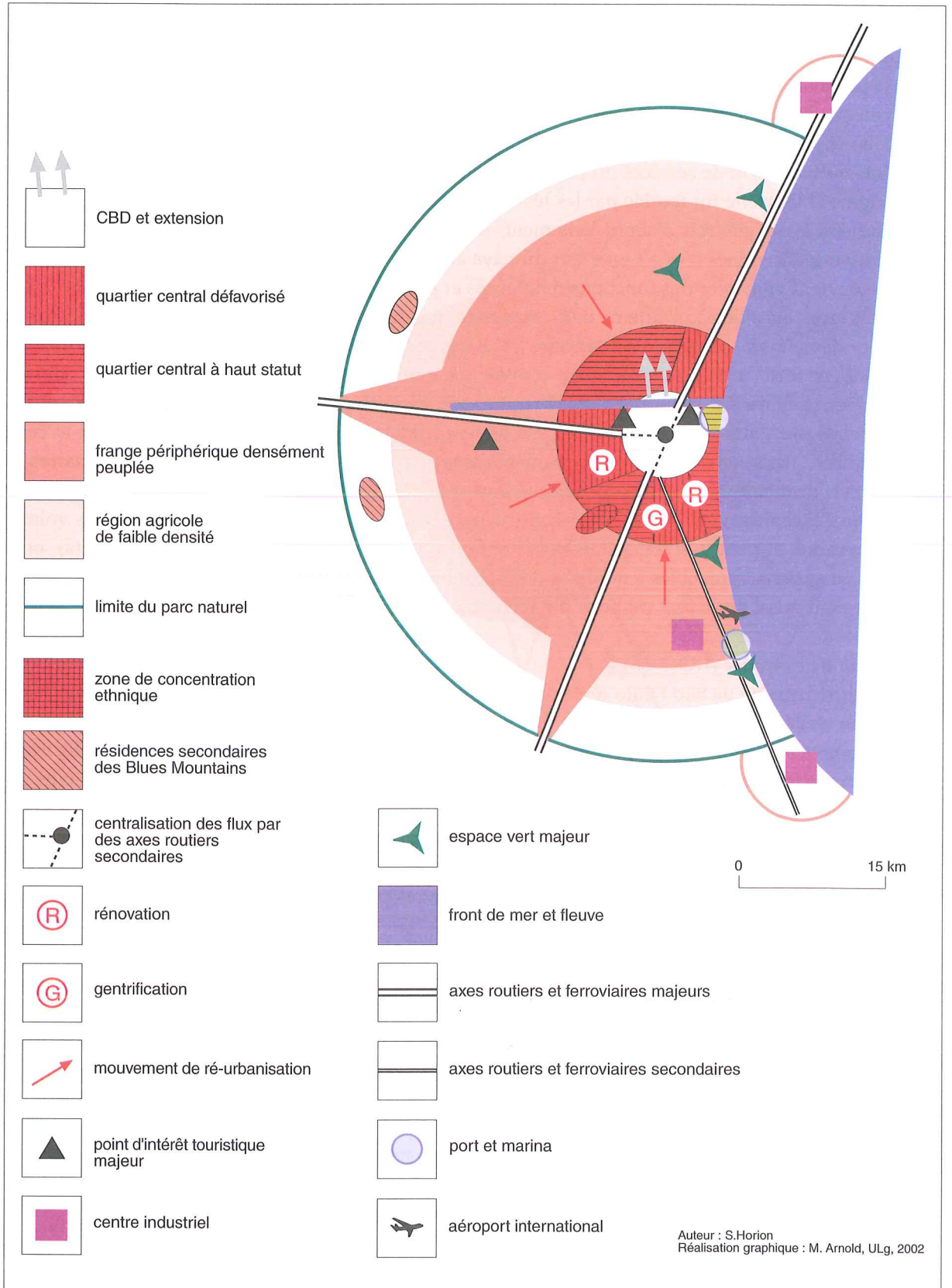
Mais, contrairement au modèle général, il n'y a pas à São Paulo de ghettos de riches hors du centre étendu, ni non plus de grands centres commerciaux, de marchés de gros, de parcs d'exposition et de grands équipements collectifs périphériques. En outre, l'urbanisation est freinée par des barrières physiques comme les lacs de barrage ou la Serra do Mar. Enfin, la ville comprend plusieurs centres d'affaires secondaires non loin du centre dont celui proche de la célèbre avenue Paulista, linéaire de 2 800 m au sud.

• *Pour en savoir plus*

- Baby-Collin V., 2001, *São Paulo, ville globale et coeur économique du Brésil*, in Gervais-Lambony M.-A., *op. cit.*, pp. 107-108.
- De Souza M.-A., 1998, *São Paulo, ville mondiale et urbanisme français sous les tropiques*, L'Harmattan, Paris.
- Menna-Barreto Silva H., 2000, *São Paulo*, in Dureau F. et al., *op. cit.*, pp. 623-631.

¹ Travail réalisé par S. Collard, 2001.

DOC. 57 : Schéma de synthèse de Sydney



4.2.8. Sydney¹

• *Caractères généraux*

Situé à 33° 86' S. et 151° 20' N., Sydney est la plus grande ville australienne : elle compte plus de 3,4 millions d'habitants sur 1 548 km². Un Australien sur six y habite.

Capitale de la Nouvelle Galles du Sud, la métropole s'étend le long de la côte est de l'Australie sur une très large plaine coincée entre la Cordillère australienne et le Pacifique. La « City », comme les Australiens l'appellent, est localisée sur la rive sud de Port Jackson qui est la première installation européenne en Australie et le port le plus important du sud-est du pays. Le CBD est situé dans le cœur de la City mais déborde sur la rive nord du port.

L'origine de la ville remonte à 1788 lorsqu'arrivèrent les premiers convois de condamnés en provenance de l'Angleterre. La colonie est dans un premier temps limitée au littoral proche du port et à la ville de Parramatta (futur Port Jackson) du nom du fleuve local. Elle s'étend ensuite de manière rayonnante grâce à l'octroi aux condamnés libérés pour bonne conduite (les « emancipists ») d'un lot de terre à cultiver et surtout à l'arrivée de colons libres (les « free settlers ») à partir de 1850. La construction de la voie ferrée le long du fleuve en 1880 participe aussi beaucoup à l'expansion comme la découverte d'or dans l'État de Victoria plus au sud.

Dès 1920, la ville dépasse 1 million d'habitants. Sa croissance va ensuite se poursuivre, la ville étant le centre économique majeur de l'Australie (25 à 30 % du PIB national) et un pôle international grâce à son port multifonctionnel, un grand aéroport, de nombreuses multinationales et une forte fonction touristique.

• *Schéma de synthèse* (DOC. 57)

La structure est très typique de celle d'une ville nord-américaine (DOC. 31), notamment la dynamique du développement par auréoles successives. On y retrouve un CBD central, des couronnes concentriques aux densités de plus en plus faibles du centre vers la périphérie, des quartiers défavorisés proches du centre mais aussi des quartiers rénovés avec parfois gentrification et des quartiers plus aisés bien délimités ainsi qu'une influence très forte des axes de circulation sur l'habitat et les activités. La seule différence majeure est l'absence d'un périurbain.

La répartition de la population suit aussi la logique des trois modèles de l'écologie factorielle urbaine (GEO 47, fiche 38) : les grandes familles se retrouvent surtout en périphérie alors que les ménages de taille réduite ont une localisation plus centrale ; les contrastes sociaux sont manifestes surtout autour du CBD et la composante ethnique est présente – même si elle n'est pas aussi forte que dans les villes américaines – avec un noyau proche de la City composé surtout de Vietnamiens et d'Indochinois.

Au-delà de la zone urbaine densément peuplée (2 500 hab./km²), on retrouve encore d'abord une couronne agricole (cultures – élevage) puis une couronne naturelle avec de grands parcs nationaux.

• *Pour en savoir plus*

- Gouriou K., 2001, *Sydney. Le modèle américain exporté*, in Gervais-Lambony M.-A., *op. cit.*, pp. 64-65.

- De nombreux articles in *Urban Studies*, 1997 à 2000.

¹ Travail réalisé par S. Horion, 2001.

Annexes

1. Les régions urbaines belges (en 1991)

- 1.1. Carte
- 1.2. Tableau : population et superficie (chiffres absolus)
- 1.3. Liste des communes par sous-entité (avec évolution depuis 1981)

Source : H. Van der Haegen, E. Van Hecke et G. Juchtmans, 1996, *op. cit.*, pp. 27, 29 et 17-20.

2. Les 150 premières agglomérations mondiales en 2000

Source : F. Moriconi-Ebrard, in E. Dorier-Apprill, 2001, *op. cit.*, pp. 168-171.

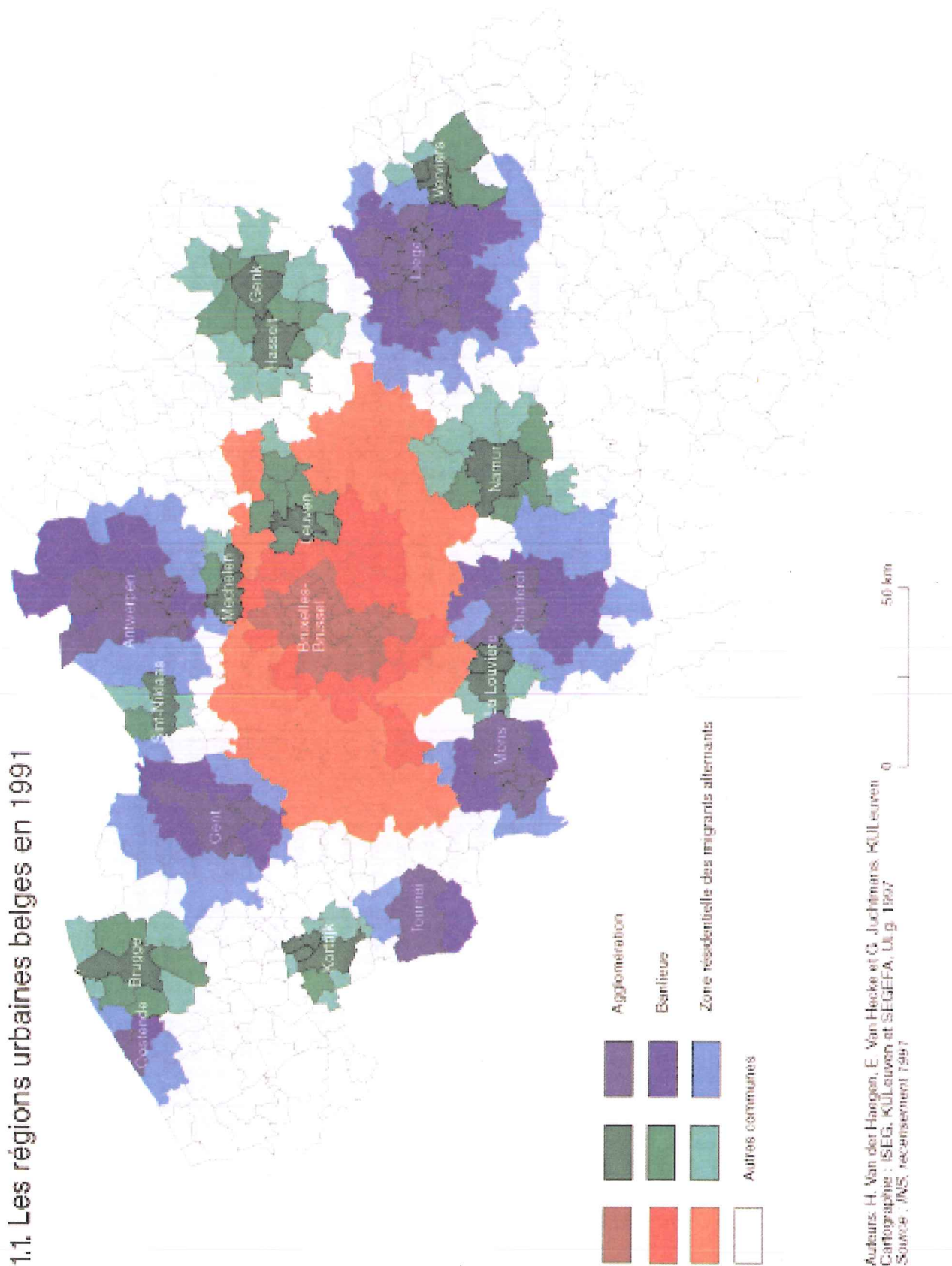
3. Modélisation de quatre types de villes au site spécifique

- 3.1. Ville de contact montagne / plaine (archétype 1)
- 3.2. Ville de front de mer (archétype 2)
- 3.3. Ville sur un cours d'eau (archétype 3)
- 3.4. Ville, port d'estuaire (archétype 4)
- 3.5. Typologie des principales « déformations » du modèle général dans les archétypes de sites

Source : C. Grataloup, 1992, *op. cit.*, pp. 31-35.

Annexe 1

1.1. Les régions urbaines belges en 1991



Auteurs: H. Van der Haeghe, E. Van Hecke et G. Juchims. KULeuven
 Cartographie: ISEG, KULeuven et SEGFA, Ulg 11/97
 Source: INS, recensement 1997

1.2. Population et superficie (chiffres absolus 1991)

Région urbaine	Noyau d'habitat (*)		Agglomération (**)		Banlieue (**)		Région urbaine (**)		Zone résidentielle des migrants alternants (**)		Complexe résidentiel urbain (***)	
	population	superf. (km ²)	population	superf. (km ²)	population	superf. (km ²)	population	superf. (km ²)	population	superf. (km ²)	population	superf. (km ²)
	(1)	(2)	(3)	(4)=(2)+(3)	(5)	(6)	(7)=(4)+(5)	(8)	(9)	(10)=(8)+(9)	(11)	(12)
Bruxelles	1267838	324,0	1323688	573,5	372182	1040,4	1695870	1613,9	854627	2800,5	2550497	4414,4
Anvers	648247	236,7	678435	393,8	221453	547,1	899888	940,9	248406	571,6	1148294	1512,5
Liège	453322	291,0	482155	366,9	142009	688,2	624164	1055,1	97301	705,9	721465	1761,0
Gand	231439	110,4	258794	207,1	132067	329,4	390861	536,5	166604	594,6	557465	1131,1
Charleroi	286241	185,8	294390	198,8	95673	416,2	390063	615,0	92922	653,5	482985	1266,5
Sous-total	2887087	1147,9	3037462	1740,1	963364	3021,3	400846	4761,4	1459860	5326,1	5460706	10087,5
Mons	173000	149,5	192115	250,5	37698	193,2	229813	443,7	22472	140,3	252285	584,0
Hasselt/Genk	111300	71,2	127950	190,1	99757	299,9	227707	490,0	156157	523,2	383864	1013,2
Louvain	76934	33,6	85018	56,6	78393	270,0	163411	326,6	5412	37,2	168823	363,8
Bruges	105402	40,6	117063	138,4	46003	271,8	163066	410,2	82861	205,9	245927	616,1
Courtrai	102096	52,1	114587	119,2	30566	38,8	145153	158,0	74254	137,1	219407	295,1
Namur	89772	95,1	103443	175,7	28921	220,4	132364	396,1	52299	385,2	184663	781,3
La Louvière	119835	102,3	130126	122,2	-	-	130126	122,2	40681	103,5	170807	225,7
Malines	72052	27,1	88204	94,5	18266	36,1	106470	130,6	14738	35,0	121208	165,6
Veniers	73015	52,3	76399	71,9	16377	191,1	92776	263,0	9625	53,3	102401	316,3
Ostende	72657	22,3	80927	50,8	8307	35,4	89234	86,2	35750	160,1	124984	246,3
Tournai	41633	35,6	67732	213,8	20369	101,0	88101	314,8	10538	100,0	98639	414,8
Saint-Nicolas	43606	16,9	68203	83,8	15647	44,8	89850	128,6	25599	86,9	109449	215,5
Total	3966389	1846,5	4289229	3307,6	1363688	4723,8	5652917	8031,4	1990246	7293,8	7643163	15325,2

Population du Royaume: 9978681

Superficie du Royaume: 30527,92 km²

(*): unité de base: secteur statistique

(**): unité de base: commune; l'agglomération ne comprend qu'une commune à Bruges, Louvain, Saint-Nicolas, Namur et Tournai.

1.3. Liste des communes par sous-entité (1)

EVOLUTION DANS LA COMPOSITION DES REGIONS URBAINES BELGES ET DE LEUR ZONE DES MIGRANTS ALTERNANTS. NIVEAU COMMUNAL.

- (+) La commune s'est ajoutée à l'entité.
 A← La commune a été incorporée dans l'Agglomération.
 B← La commune est passée de la zone résidentielle des migrants alternants à la Banlieue
 →B La commune est passée de l'agglomération à la Banlieue.
 →ZM La commune est passée de la banlieue à la Zone résidentielle des Migrants alternants.

REGION URBAINE D'ANVERS

AGGLOMERATION	BANLIEUE	ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS
Aartselaar, Anvers, Boechout, Borsbeek, Brasschaat, Edegem, Hemiksem, Hove, Kapellen, Mortsel, Schelle, Schoten et Wommelgem (+)	Brecht, Essen (+), Kaimthout, Kontich, Lint, Niel, Ranst, Rumst, Schilde, Stabroek, Wijnegem, Wuustwezel (+), Zandhoven, Zoersel et Zwijndrecht. Ont quitté: Kruibeke →ZM A← Wommelgem	Boom, Malle, Berlaar, Bornem, Duffel, Lierre, Nijlen, Willebroek (+), Grobbendonk, Herenthout, Vorselaar (+), Beveren, Kruibeke (+) et Tamise. Ont quitté: B← Essen B← Wuustwezel Heist-op-den-Berg Puurs Rijkevorsel

REGION URBAINE DE BRUGES

AGGLOMERATION	BANLIEUE	ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS
Bruges	Damme (+), Jabbeke, Oostkamp et Zuienkerke	Beernem, Blankenberge, Zedelgem et Knokke-Heist. A quitté: B← Damme

REGION URBAINE DE BRUXELLES

AGGLOMERATION	BANLIEUE	ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS
Région de Bruxelles-Capitale (Anderlecht, Auderghem, Berchem-Sainte-Agathe, Bruxelles, Etterbeek, Evere, Forest, Ganshoren, Ixelles, Jette, Koekelberg, Molenbeek-Saint-Jean, Saint-Gilles, Saint-Josse-ten-Noode, Schaerbeek, Uccle, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe Saint-Pierre), Beersel, Dilbeek, Grimbergen, Hal, Machelen, Sint-Pieters-Leeuw, Vilvorde, Zaventem, Drogenbos, Kraainem, Linkebeek, Rhode-Saint-Genèse, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Tervuren, Braine-l'Alleud et Waterloo.	Asse, Gooik, Hoeilaart, Kampenhout, Meise, Overijse, Steenokkerzeel, Ternat, Pepingen (+), Zemst, Lennik, Bertem (+), Huldenberg (+), Kortenberg, Beauvechain, Braine-le-Château, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Ittre, La Hulpe, Nivelles, Rixensart, Tubize, Wavre, Lasne, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Enghien (+) et Sily (+).	Bièèvre, Gammerages, Herne, Kapelle-op-den-Bos, Liedekerke, Londerzeel, Merchtem, Opwijk, Roosdaal, Affligem, Aarschot, Boortmeerbeek, Boutersem, Haacht, Hoegaarden, Keerbergen, Landen, Tirlemont, Tremelo, Linter, Montaigu-Zichem, Glabbeek (+), Court-Saint-Etienne, Genappe, Incourt, Jodoigne, Mont-Saint-Guibert, Perwez, Villers-la-Ville, Chastre, Héléçine, Orp-Jauche, Ramillies, Rebecq, Walhein, Alost, Denderleeuw, Grammont, Haaltert, Herzeele, Lede, Ninove, Sint-Lievens-Houtem, Zottegem, Erpe-Mere, Buggenhout, Termonde, Lebbeke, Wichelen,

1.3. Liste des communes par sous-entité (2)

Brakel, Lierde, Zwalm, Ath, Brugelette, Chièvres, Ellezelles, Flobecq (+), Seneffe (+), Braine-le-Comte, Lessines, Ecaussines, Hannut (+), Lincent (+), Wasseiges (+), Gingelom et Gembloux-sur-Orne.
Ont quitté:
Begijnendijk
B← Bertem
B← Huldenberg
Kortenaken
B← Pepingen
B← Enghien
B← Silly
Frasnes-lez-Anvaing
Soignies

REGION URBAINE DE GAND

AGGLOMERATION

Gand, Merelbeke et Sint-Martens Latem (+).

BANLIEUE

Zelzate (+), De Pinte, Destelbergen, Evergem, Gavere (+), Lochristie, Lovendegem, Melle, Nazareth en Wachtebeke.

A quitté:
Sint-Martens-Latem

ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS

Laarne, Wetteren, Assenede, Eeklo (+), Kaprijke, Aalter, Deinze, Moerbeke (+), Nevele, Oosterzele, Waarschoot, Zomergem et Zingem.

Ont quitté:
B← Gavere
B← Zelzate

REGION URBAINE DE HASSELT-GENK

AGGLOMERATION

Genk et Hasselt

BANLIEUE

As, Diepenbeek, Opglabbeek, Zonhoven, Zutendaal, Houthalen-Helchteren (+), Alken et Kortesseem

ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS

Herk-la-Ville, Lummen, Nieuwerkerke, Heusden-Zolder, Meeuwen-Guîtrode, Bilzen, Looz (+), Hoeselt, Wellen et Maasmechelen.

A quitté:
B← Houthalen-Helchteren

REGION URBAINE DE COURTRAI

AGGLOMERATION

Harelbeke, **Coutrai** et Kuurne.

BANLIEUE

Wevelgem
Ont quitté:
Lendeledede → ZM
Zwevegem → ZM

ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS

Deerlijk, Lendeledede (+), Menin, Zwevegem et Espierre-Helchin (+)

REGION URBAINE DE LOUVAIN

AGGLOMERATION

Louvain

BANLIEUE

Bierbeek, Herent, Holsbeek, Lubbeek, Oud-Heverlee, Rotselaar (+) et Tielt-Winge (+).

ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS

Bekkevoort (+)
Ont quitté:
B← Rotselaar
B← Tielt-Winge

1.3. Liste des communes par sous-entité (3)

REGION URBAINE DE MALINES

AGGLOMERATION	BANLIEUE	ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS
Bonheiden et Malines .	Sint-Katelijne-Waver	Putte

REGION URBAINE D'OSTENDE

AGGLOMERATION	BANLIEUE	ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS
Bredene (+) et Ostende .	Oudenburg A quitté: A← <i>Bredene</i>	Gistel, Middelkerke et De Haan.

REGION URBAINE DE SAINT-NICOLAS

AGGLOMERATION	BANLIEUE	ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS
Saint-Nicolas	Stekene	Waasmunster et Sint-Gillis-Waas.

REGION URBAINE DE CHARLEROI

AGGLOMERATION	BANLIEUE	ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS
Charleroi , Châtelet, Courcelles, Farciennes et Montigny-le-Tilleul.	Fleurus, Gerpennes, Aiseau-Presles, Les Bons Villers, Thuin, Ham-sur-Heure-Nalinnes et Walcourt. Ont quitté: <i>Fontaine-l'Evêque → ZM</i> <i>Pont-à-Celles → ZM</i>	Fontaine-l'Evêque (+) Pont-à-Celles (+), Anderlues, Beaumont, Lobbes, Merbes-le-Château, Fosses-la-Ville, Mettet, Cerfontaine et Florennes Ont quitté: <i>Erquelinnes</i> <i>Sambreville</i> <i>Sivry-Rance</i> <i>Sombreffe</i>

REGION URBAINE DE LA LOUVIERE

AGGLOMERATION	BANLIEUE	ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS
Chapelle-lez-Herlaimont (+), Manage, La Louvière et Morlanwelz.	Ont quitté: <i>Le Roeulx → ZM</i>	Le Roeulx (+) et Binche. Ont quitté: A← <i>Chapelle-lez-Herlaimont</i> <i>Seneffe</i>

REGION URBAINE DE LIEGE

AGGLOMERATION	BANLIEUE	ZONE RESIDENTIELLE DES MIGRANTS ALTERNANTS
Engis, Ans, Beyne-Heusay, Chaufontaine, Fléron, Herstal, Liège , Oupeye, Saint-Nicolas, Seraing, Soumagne, Grâce-Hollogne et Flémalle.	Nandrin, Verlaine, Anthisnes, Tinlot, Awans, Aywaille, Bassenge, Dalhem, Esneux, Juprelle, Sprimont, Visé, Blégny, Neupré, Trooz, Olne, Crisnée, Donceel, Fexhe-le-Haut-Clocher, Remicourt (+) et Saint-Georges-sur-Meuse.	Amay, Clavier, Ferrières, Hamoir, Modave, Ouffet, Villers-le-Bouillet, Wanze, Comblain-au-Pont, Herve, Stoumont (+), Berloz (+), Geer (+), Oreye, Waremme, Faimés, Herstappe et Fourons. Ont quitté: <i>Braives</i> B← <i>Remicourt</i>

1.3. Liste des communes par sous-entité (4)

REGION URBAINE DE MONS

AGGLOMERATION

Boussu, Dour (+), Frameries,
Mons, Quaregnon et Colfontaine.

BANLIEUE

Jurbise, Saint-Ghislain et Quévy.
A quitté:
A← Dour

ZONE RESIDENTIELLE DES
MIGRANTS ALTERNANTS
Hensies, Lens, Quiévrain
et Honnelles.

REGION URBAINE DE NAMUR

AGGLOMERATION

Namur.

BANLIEUE

Assesse, Floreffe, Profondeville
et La Bruyère.

ZONE RESIDENTIELLE DES
MIGRANTS ALTERNANTS
Anhée, Andenne, Eghezée, Gesves
et Fernelmont (+).

REGION URBAINE DE TOURNAI

AGGLOMERATION

Tournai.

BANLIEUE

Antoing, Rumes et Brunehaut.
A quitté:
Pecq → ZM

ZONE RESIDENTIELLE DES
MIGRANTS ALTERNANTS
Celles et Pecq (+).

REGION URBAINE DE VERVIERS

AGGLOMERATION

Dison, Pepinster et Verviers.

BANLIEUE

Jalhay (+) et Theux.

ZONE RESIDENTIELLE DES
MIGRANTS ALTERNANTS
Limbourg et Thimister-Clermont.
A quitté:
B← Jalhay

Annexe 2 : Les 150 premières agglomérations mondiales en 2000

	Population en milliers d'hab.		Superficie en km ² Agglomération
	Ville	Agglomération	
Tokyo (JPN)	7 769	30 850	7 394
New York (USA)	7 459	24 719	15 043
Séoul (KOR)	9 831	20 674	3 936
Mexico (MEX)	8 591	19 081	5 814
São Paulo (BRA)	9 786	17 064	8 075
Manille (PHL)	1 673	16 867	3 469
Los Angeles (USA)	3 642	15 807	7 070
Bombay (IND)	11 536	15 769	690
Djakarta (IDN)	9 966	15 086	1 200
Ossaka (JPN)	2 581	15 039	4 127
Delhi (IND)	9 426	13 592	843
Calcutta (IND)	4 630	12 619	569
Buenos Aires (ARC)	2 957	12 297	2 353
Shanghai (CHN)	9 755	11 960	2 720
Le Caire (EGY)	7 078	11 633	482
Rio de Janeiro (BRA)	5 851	10 963	5 742
Moscou (RUS)	8 272	10 046	2 000
Istanbul (TUR)	8 793	9 981	2 723
C.Rhin-Ruhr (Cologne) (DEU)	601	9 963	6 763
Paris (FRA)	2 122	9 850	3 158
Dhaka (BCD)	9 801	9 801	580
Karachi (PAK)	9 679	9 679	1 500
Londres (GBA)	7 263	9 166	3 137
Chicago (USA)	2 883	9 076	6 397
Bangkok (THA)	6 320	8 602	4 064
Téhéran (IRN)	6 932	8 239	1 000
Hong Kong (CHN)	2 135	8 072	1 428
Beijing (CHN)	6 587	7 987	2 277
Taipei (TAI)	2 556	7 972	1 931
Lima (PER)	279	7 462	2 789
Bogota (COL)	6 680	7 418	2 372
Nagoya (JPN)	2 150	6 994	2 968
Lagos (NGA)	6 751	6 751	1 650
Tianjin (CHN)	6 030	6 733	4 277
Madras (IND)	4 293	6 440	531
Hyderabad (IND)	3 950	6 194	299
Washington (USA)	503	6 080	4 085
Kinshasa (ZAR)	6 050	5 937	2 776
San Francisco (USA)	756	5 916	3 300
Shenyang (CHN)		5 455	
Santiago (CHL)		229	5 663
Boston (USA)		553	5 484
Bangalore (IND)		2 812	5 310
Lahore (PAK)		5 279	5 279
Toronto (CAN)		650	4 958
Johannesbourg (ZAF)		1 750	4 930
Miami (USA)		372	4 809
Madrid (ESP)		2 908	4 669
ar-Riyâdh (SAU)		4 400	4 490
Dallas (USA)		1 099	4 474
C.Bruxelles/Anvers (BEL)		960	4 424
Ho chi minh-Ville (VNM)		5 284	4 400
St.Petersbourg (RUS)		4 143	4 302
Pusan (KOR)		3 693	4 290
Khartoum (SDN)		1 313	4 157
Singapour (SGP/MYS)		3 598	4 140
Belo Horizonte (BRA)		2 230	4 098
Ahmadabad (IND)		3 409	4 091
Detroit (USA/CAN)		940	4 069
Baghdad (IRQ)		4 069	4 069
Barcelone (ESP)		1 501	3 994
Caracas (VEN)		1 830	3 989
Kuala Lumpur (MYS)		1 415	3 981
C.Manchester/Liverpool (GBA)		429	3 976
Guangzhou (CHN)		4 855	3 967
Wuhan (CHN)		3 964	3 964
San Diego (USA/MEX)		1 270	3 942
Colombo (LKA)		635	3 887
Milan (ITA)		1 241	3 822
Berlin (DEU)		3 417	3 755
Rangoon (MYA)		3 535	3 685
Fukuoka (JPN)		1 332	3 651
Houston (USA)		1 829	3 640
Cuadajajara (MEX)		1 648	3 546
Sydney (AUS)		25	3 422
Porto Alegre (BRA)		1 320	3 339
Pune (IND)		1 919	3 307
Chittagong (BCD)		3 263	3 263
Athènes (GRC)		662	3 227
Alexandrie (EGY)		3 481	3 207
Medellin (COL)		2 091	3 193
			4 321
			2 044
			4 921
			366
			750
			1 657
			6 557
			2 575
			1 785
			1 600
			5 415
			5 688
			200
			1 800
			750
			2 000
			1 000
			5 469
			184
			3 350
			734
			1 416
			2 306
			1 000
			2 021
			1 052
			1 259
			2 288
			2 044
			1 676
			1 744
			500
			1 838
			3 644
			1 490
			1 548
			7 085
			344
			549
			721
			323
			770

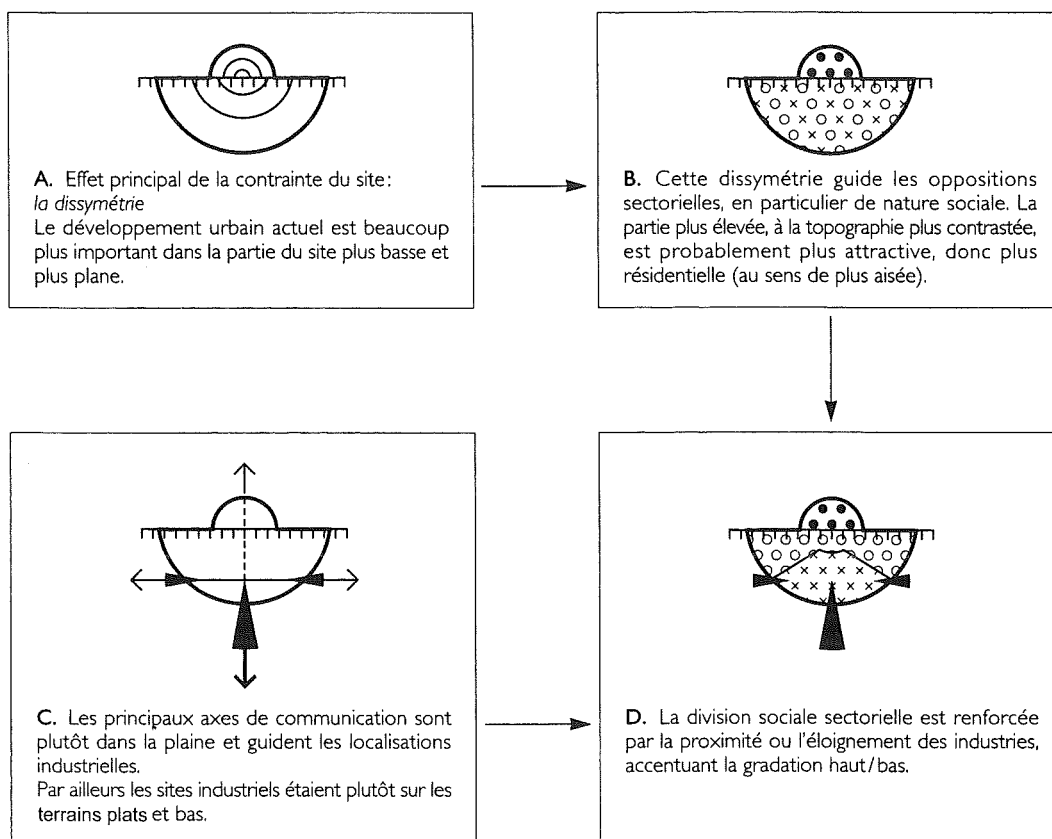
	Population en milliers d'hab.		Superficie en km ²
	Ville	Agglomération	
Casablanca (MAR)	2 800	3 190	1 615
Recife (BRA)	1 422	3 180	2 143
Djeddah (SAU)	3 140	3 167	1 215
Abidjan (CIV)	3 188	3 297	549
Monterrey (MEX)	1 108	3 141	2 150
Taichung (TAI)	963	3 132	1 370
C.Rotterdam/La Haye (NED)	593	3 251	1 637
Montréal (CAN)	1 020	3 097	1 097
Ankara (TUR)	3 071	3 089	1 000
Pyeongyang (KOR)	3 072	3 072	1 000
Naples (ITA)	1 032	3 047	927
Harbin (CHN)	2 971	2 971	1 675
Kiev (UKR)	2 651	2 955	1 000
Melbourne (AUS)	42	2 948	1 643
Salvador (BRA)	2 440	2 916	2 849
Bandung (IDN)	2 492	2 884	300
Addis Abeba (ETH)	2 352	2 878	532
Rome (ITA)	2 625	2 826	1 661
Surabaya (IDN)	2 650	2 760	310
Chongqing (CHN)	2 711	2 711	1 521
Fortaleza (BRA)	2 138	2 705	2 884
Seattle (USA)	549	2 689	2 126
Durban (ZAF)	755	2 634	1 813
C.Katowice (POL)	344	2 623	2 446
Cleveland (USA)	493	2 610	2 976
Kaohsiung (TAI)	1 449	2 606	659
Damas (SYR)	1 776	2 605	650
Accra (GHA)	1 762	2 604	
Phoenix (USA)	1 237	2 603	1 919
Taegu (KOR)	2 436	2 566	600
Nanjing (CHN)	2 600	2 564	1 000
Alger (DZA)	1 707	2 561	910
Atlanta (USA)	406	2 558	2 944
Kanpur (IND)	2 532	2 532	299
Xian (CHN)	2 502	2 502	879
Curitiba (BRA)	1 587	2 468	8 036
Birmingham (GBA)	925	2 456	965
Kaboul (AFG)	2 454	2 454	213
Amman (JOR)	1 122	2 450	1 000
Nairobi (KEN)	2 110	2 415	1 178

Luanda (AGO)	2 409	2 409	2 409	2 418
Le Cap (ZAF)	242	2 393	2 393	1 452
Minneapolis (USA)	345	2 372	2 372	2 753
Lisbonne (PRT)	567	2 356	2 356	1 311
Lucknow (IND)	2 348	2 348	2 348	146
Cali (COL)	2 240	2 326	2 326	532
La Havane (CUB)	2 301	2 301	2 301	745
Cuayaquil (ECU)	1 864	2 300	2 300	300
Nagpur (IND)	2 026	2 292	2 292	237
Budapest (HUN)	1 804	2 290	2 290	1 579
Dakar (SEN)	2 050	2 242	2 242	550
Medan (IDN)	2 080	2 226	2 226	355
Hambourg (DEU)	1 701	2 196	2 196	1 636
Strat (IND)	2 194	2 194	2 194	82
Izmir (TUR)	2 188	2 188	2 188	800
Dalian (CHN)	2 400	2 186	2 186	1 100
Cincinnati (USA)	327	2 171	2 171	2 344
Chengdu (CHN)	3 552	2 146	2 146	1 820
Bucarest (ROM)	2 017	2 095	2 095	453
Anshan (CHN)	1 721	2 094	2 094	876
Tashkent (UZB)	2 030	2 090	2 090	400
Sapporo (JPN)	1 842	2 082	2 082	1 548
Varsovie (POL)	1 616	2 070	2 070	1 439
Faisalabad (PAK)	2 064	2 064	2 064	500
Tampa (USA)	293	2 063	2 063	1 683
Japur (IND)	2 063	2 063	2 063	210
Saint Louis (USA)	327	2 045	2 045	1 886
Rawalpindi (PAK)	1 468	2 022	2 022	600
Harare (ZWE)	1 642	2 003	2 003	624

Estimation au 01.07.2000 selon la base de données Geopolis.

Annexe 3 : Modélisation de quatre types de villes au site spécifique

3.1. Ville de contact montagne/plaine (Archétype 1)



Conclusion: la division de l'espace social est exagérée par l'opposition topographique haut/bas. Dans les quartiers plus élevés, le relief est plus varié, la vue plus dégagée... donc l'habitat est plus recherché, plus cher.

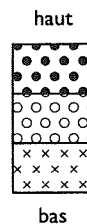
De plus, le prix du foncier et les contraintes du relief excluent les implantations industrielles lourdes.

Le processus est inverse en plaine. Un bon exemple est Clermont-Ferrand.

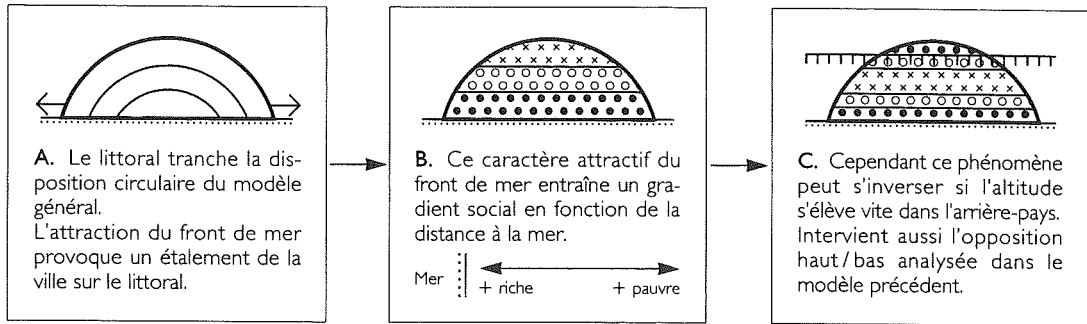
Mais cette *opposition haut/bas* se retrouve dans beaucoup d'autres cas. Par exemple, hors de France: Téhéran.

On peut, bien évidemment, chercher les exceptions:

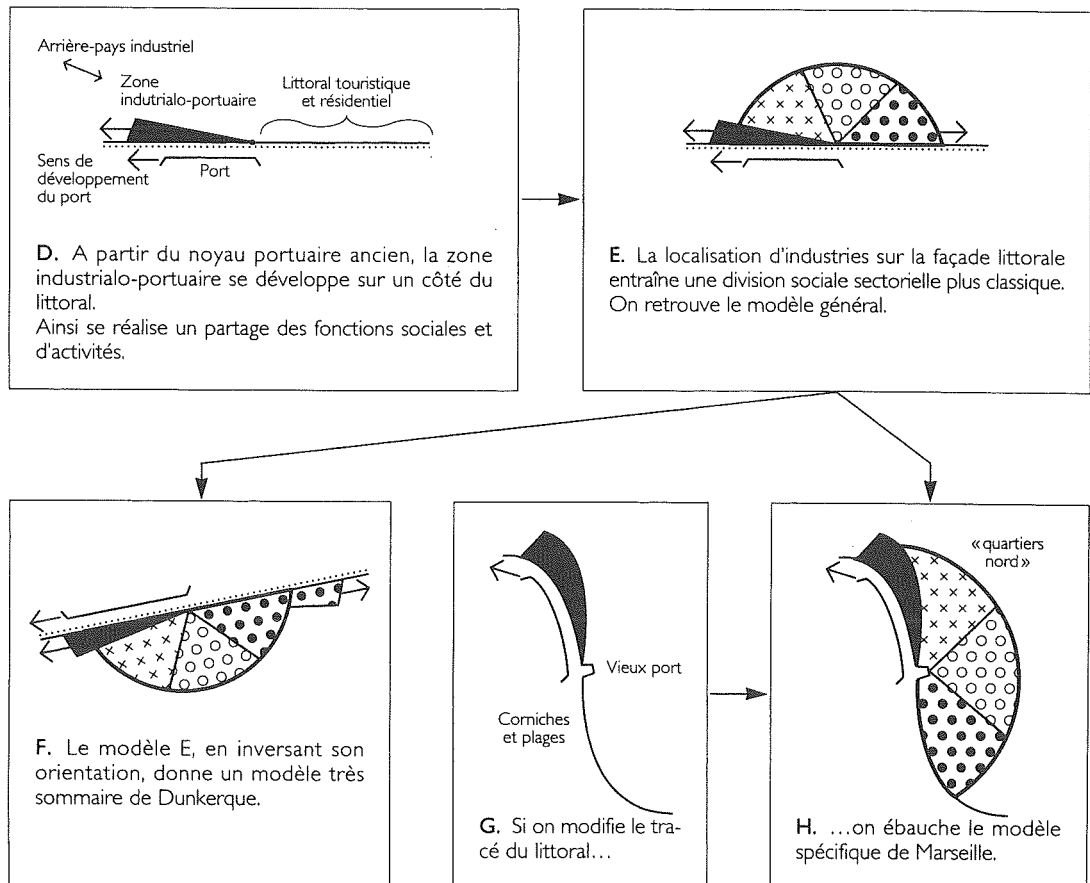
- en France: Meaux (haut: plateaux céréalières où le terrain est cher, mais peut être aménagé);
- loin: La Paz, en Bolivie (à 3 700 m d'altitude, l'altitude signifie le froid);
- etc.



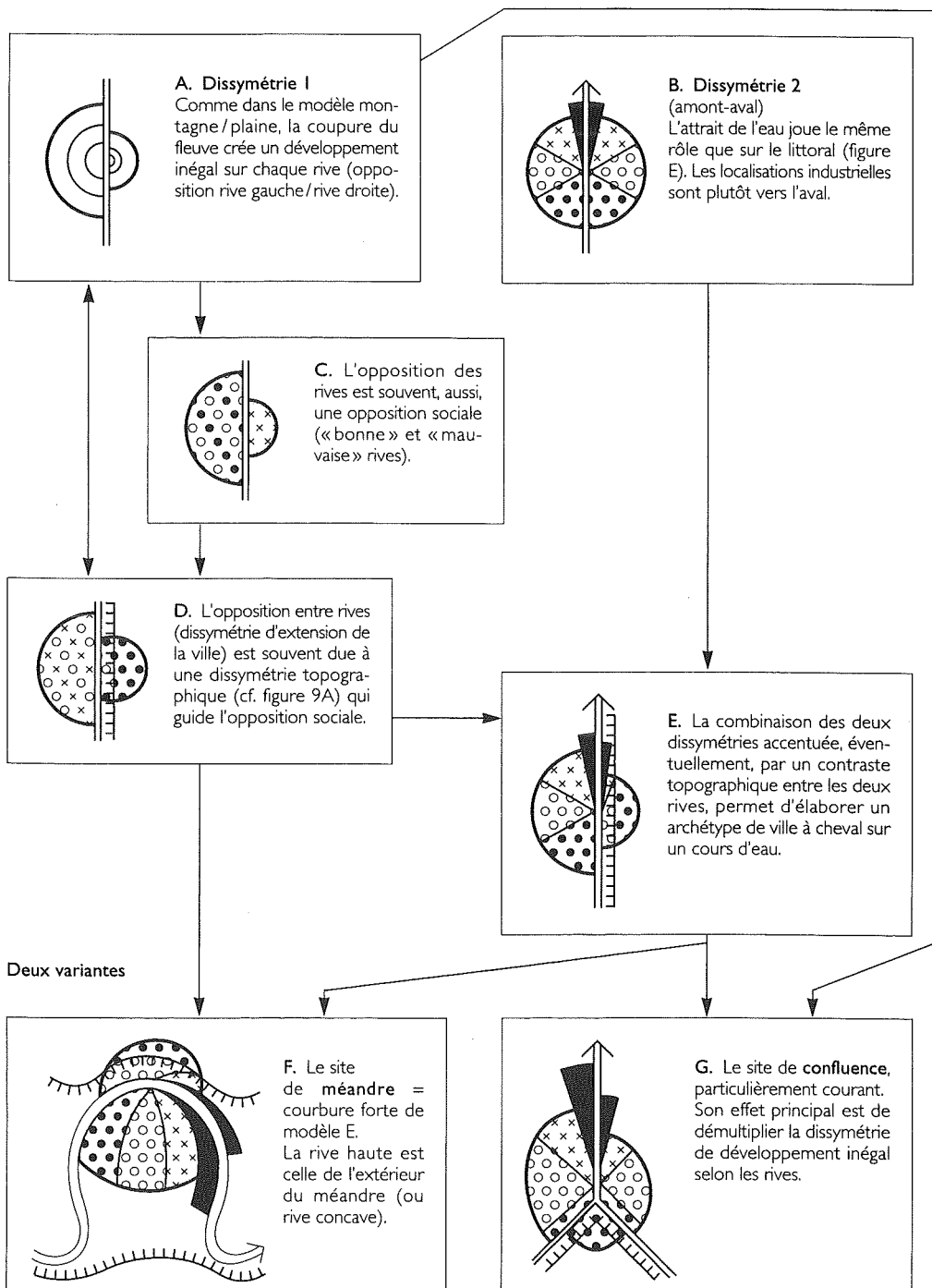
3.2. Ville de front de mer (Archétype 2)



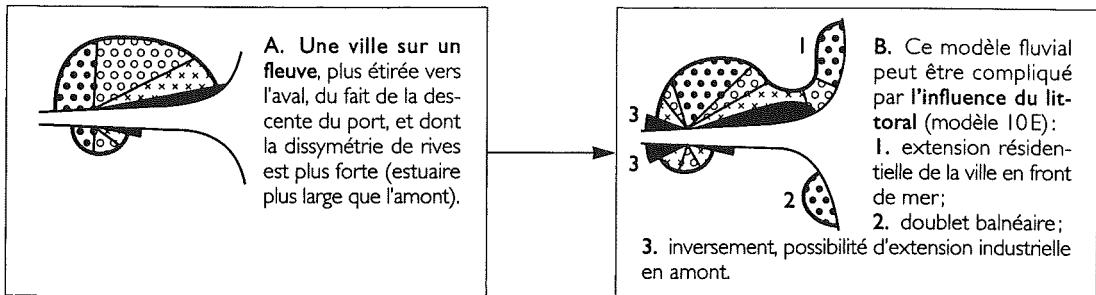
Cependant la mer c'est la plage et un paysage attractif, mais c'est souvent aussi un espace de communication, particulièrement d'échange de produits pondéreux. Le modèle ci-dessus est exclusivement celui d'une ville balnéaire (dont Nice serait un assez bon exemple; cf. fiche professeur 3). La ville littorale est souvent aussi un port industriel.



3.3. Ville sur un cours d'eau (Archétype 3)



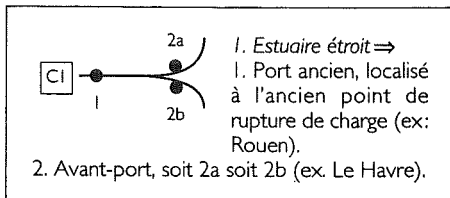
3.4. Ville, port d'estuaire (Archétype 4)



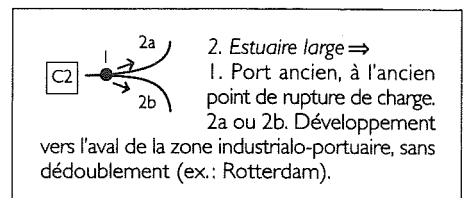
C. L'étranglement le long de l'estuaire dépend de deux paramètres:

- un de site: la largeur de l'estuaire;
- un de situation: l'importance de l'arrière-pays et, donc, le volume du trafic portuaire.

Effet de site



ou



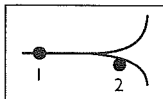
Effet de situation

Plus le trafic est important, plus l'étranglement et/ou le dédoublement est important.

Bilan

Trois configurations sont possibles (deux extrêmes et une intermédiaire):

dédoulement total: estuaire étroit et/ou trafic important.

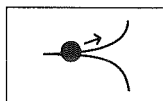


Exemples: Le Havre – Rouen.

La ville de fond d'estuaire (1) relève du modèle 11E: ville de cours d'eau.

La ville d'aval (2) relève du modèle littoral portuaire 10E;

pas de dédoublement: estuaire large et/ou trafic modeste.

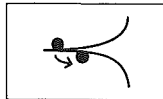


Exemple: Bordeaux.

Simple développement industrialo-portuaire sur une rive.

La dissymétrie d'extension entre rives est particulièrement marquée;



















situation intermédiaire: estuaire moyen et/ou trafic moyen.



Exemple: Nantes – Saint-Nazaire.

Dédoulement, mais sans véritable rupture de la continuité industrielle et urbaine.

3.5. Typologie des principales « déformations » du modèle général dans les archétypes de sites

Aspects du modèle général de ville qui sont transformés	Facteurs de transformation du modèle			
	transformation en surface		le long d'un axe	
	 le haut et le bas	 l'eau (cours d'eau, littoral...)	 présence d'un axe de transport lourd	 un cours d'eau*
La forme (effets de dissymétries) 				
Les secteurs socio-spatiaux  site attractif ou répulsif (effet sur la valeur foncière) pour les catégories aisées logique de localisation des industries => quartiers populaires	 attraction du haut	 attraction du front de mer	 répulsion de la proximité	 attraction des quais
	 quartiers industriels et ouvriers en plaine	 zone industrialo-portuaire	 axe => industrie	 rôle de l'aval

* Ce facteur est largement un dérivé de l'axe de transport et du rôle de l'eau; il introduit, cependant, nettement l'opposition aval/amont.

Glossaire¹

• Termes généraux

Ville : ensemble urbain ayant une certaine unité (administrative, historique, morphologique, identitaire) (E.D.-A.).

Urbain : tout ce qui n'est pas rural (E.D.-A.); qui vit ou est originaire de la ville.

Urbanisme : art, science ou technique de l'aménagement des villes mais aussi ensemble de règlements et normes qui ordonnent la ville ou encore étude scientifique des villes (P.M.).

Cité : partie la plus ancienne et la plus centrale de certaines villes (G.C.); au sens politique, collectivité auto-administrée et dont les membres jouissent de droits et de devoirs qui assurent la cohérence politique et le fonctionnement de l'ensemble (d'où le terme citoyen) (E.D.-A.); ensemble d'habitations planifié en bloc par une administration (grands ensembles), une entreprise (cités ouvrières), un architecte ou un pouvoir colonial (E.D.-A.).

Bourg : petite agglomération entre ville et village (R.B.).

Métropole : grande ville dominant et structurant un espace grâce à des fonctions supérieures de commandement (E.D.-A.).

Mégapole : très grande ville, regroupant plusieurs millions d'habitants (E.D.-A.).

Mégalopole : ensemble urbain de taille exceptionnelle regroupant quelques agglomérations pluri-millionnaires.

Conurbation : ensemble formé par la juxtaposition de plusieurs unités urbaines spatialement contiguës par leurs banlieues et qui, primitivement indépendantes, sont fonctionnellement associées (pour les petites unités, on parle de *nébuleuse urbaine*) (G.C.).

Ville globale : ville mondiale ou ville intégrée dans la mondialisation par une spécialisation accrue des activités de production et la concentration grandissante du pouvoir de commandement de ses entreprises (E.D.-A.).

• Processus d'urbanisation et/ou d'évolution des villes

Urbanisation : développement, expansion de la population urbaine dont on étudie les processus et les formes (R.B.).

Taux d'urbanisation : % des habitants d'un ensemble territorial (continent, pays, région...) résidant en ville.

Taux de croissance urbaine : accroissement annuel de la population des villes (E.D.-A.).

¹ Sources : D'après R. Brunet, R. Ferras et H. Thévy, 1993, *op. cit.* (R.B.); G. Chabot, 1970 (G.C.); E. Dorier-Appril, 2001, *op. cit.* (E.D.-A.); P. Merlin et F. Choay, 1988 (P.M.).

Transition urbaine : modèle dérivé de la transition démographique selon lequel tous les pays du monde connaîtraient, à rythmes décalés, la même évolution vers un taux d'urbanisation élevé et une stagnation de la croissance des villes (E.D.-A.) (voir DOC. 10).

Étalement urbain : croissance spatiale d'une entité urbaine à sa périphérie résultant non seulement de l'exurbanisation mais aussi de l'installation de nouvelles populations et activités en périphérie (voir DOC. 13 et DOC. 14).

Exurbanisation : mouvement de transfert des populations et des activités des parties agglomérées vers les périphéries (synonymes : *deserrement*, *déconcentration*).

Contre-urbanisation : dépeuplement ou ralentissement de la croissance des espaces centraux des villes (R.B.).

Périurbanisation : urbanisation nouvelle autour des agglomérations mais faisant partie de la ville par les activités et les modes de vie des habitants ; correspond au développement des banlieues à la fois proches et plus lointaines (R.B.) (voir DOC. 14).

Suburbanisation : urbanisation et formes d'urbanisation aux marges des agglomérations ; souvent associée au développement des banlieues mais jugée plus interne que le périurbain (R.B.).

Rurbanisation : urbanisation des espaces ruraux en lien avec les villes, s'opérant au-delà des zones périurbaines (synonyme : *mitage*).

Ville nouvelle : ville créée entièrement ou dans sa plus grande partie dans le cadre d'une politique d'urbanisme (G.C.), il s'agit soit de villes créées sur initiative publique à proximité d'une grande agglomération pour assurer un meilleur équilibre résidentiel ou fonctionnel, soit de nouvelles capitales politiques, soit de villes privées (comme les *gated communities*) (E.D.-A.).

Ville satellite : unité urbaine ayant une certaine autonomie fonctionnelle mais dépendant d'une unité de taille supérieure dont elle est spatialement séparée (G.C.).

Ségrégation (résidentielle) : séparation entre les groupes sociaux ou les ethnies dans l'espace urbain soit spontanée, soit orientée par le pouvoir public (villes coloniales, villes de l'apartheid) (E.D.-A.) (voir DOC. 38).

Gentrification : processus de transformation sociale et économique des centres-villes lié à la réhabilitation ou la rénovation de leurs parties taudifiées et leur occupation par des classes riches ou moyennes revenus des banlieues (E.D.-A.).

Métropolisation : processus (volontaire ou non) de transformation d'une ville en métropole.

• Villes dans l'espace

Situation : position géographique d'une ville par rapport à sa région ; les situations les plus courantes sont la confluence fluviale, le contact entre deux régions naturelles ou économiques et les façades maritimes (P.M.) ; la situation est actuellement très dépendante des réseaux de transport.

Site : emplacement de la fondation ou de l'extension d'une ville, choisi en fonction de ses caractères topographiques ; les sites les plus utilisés furent des éminences, des éperons de confluence, des îles, des terrasses alluviales... (P.M.) (voir DOC. 6).

Polarisation : interaction liant un centre urbain et sa zone d'influence (E.D.-A.).

Hiérarchie urbaine : classification des villes selon leur taille (population de la zone d'influence ou fonctions).

Réseau/armature urbaine : ensemble des villes et de leurs zones d'influence, constituées en structure hiérarchisée dans un territoire donné (pays, région...) (E.D.-A.).

• Morphologie – structure urbaine

Tissu urbain : ensemble des éléments du cadre urbain, constitué des éléments physiques qui contribuent à la forme urbaine (site, réseau des voies, division parcellaire, rapport entre les espaces bâtis ou non, dimension, forme et style des bâtiments) et les rapports qui relient ces éléments ; c'est comme l'apparence physique d'une ville ou d'une partie de ville (P.M.).

Plan : disposition des voies et des espaces (bâtis et non bâtis) à l'intérieur de l'organisme urbain (G.C.).

Îlot : fraction de l'espace, bâtie en partie ou en totalité, généralement circonscrite par des voies de circulation (G.C.).

Quartier : fraction de l'espace urbain répondant à une division administrative et/ou présentant des caractères communs (G.C.).

Centre-ville : partie active de la ville où s'accumulent équipements, commerces et services rares et qui fait l'objet de la plus intense fréquentation ; on dit aussi *coeur de ville* ; il ne s'agit pas nécessairement du centre historique (E.D.-A.).

City : secteur de la ville où se concentrent les fonctions financières spécialisées et de façon prépondérante les échanges (G.C.).

CBD (Central Business District) : centre des affaires ou lieu de concentration d'activités directionnelles et de services de haut niveau (E.D.-A.).

Centre (noyau) historique : partie la plus ancienne de la ville, noyau à partir duquel s'est effectué le développement (G.C.).

Faubourg : partie d'un organisme urbain situé au-delà d'une coupure juridique, spatiale ou matérielle, actuelle ou passée (G.C.).

Agglomération : unité urbaine qui regroupe les noyaux urbanisés bâtis en continuité (voir DOC. 1 et DOC. 2).

Région (ou aire) urbaine : ensemble de l'agglomération et de ses banlieues (voir DOC. 2).

Banlieue : ancien espace d'un lieu autour d'une ville où s'exerçait la juridiction de celle-ci, en particulier le droit de ban ; aujourd'hui, espace aux marges de la ville (dit aussi suburbain ou périurbain).

Périurbain : espace situé autour d'une ville ou d'une agglomération.

Ghetto : tout quartier homogène par le poids d'une minorité ethnique mais pouvant être socialement hétérogène ; il peut se former par agrégation ou ségrégation (E.D.-A.).

Taudis : habitations en dur dégradées (en anglais *slums*).

Bidonville : ensemble d'habitations précaires, résultat d'une urbanisation échappant aux règles en vigueur, en général en périphérie ou dans des secteurs intersticiels centraux ou péricentraux d'environnement particulier (fortes pentes, zones inondables, proximité d'usines polluantes et/ou de grandes voies de communication...).

Cité ouvrière : ensemble de logements construits par des industriels pour loger leur main-d'oeuvre.

Grand ensemble : groupe d'immeubles locatifs d'une certaine importance réalisés en opération concertée et appartenant le plus souvent au secteur social.

Cité-jardin : ensemble systématiquement construit de maisons individuelles disposant toutes d'un jardin.

• Opérations pouvant être pratiquées dans le cadre des aménagements urbains

Zonage : action de délimiter des zones fonctionnelles à l'intérieur de l'espace urbain (G.C.).

Lotissement : opération foncière aboutissant à subdiviser en lots une ou plusieurs propriétés foncières avec ou sans viabilisation des parcelles (E.D.-A.).

Rénovation urbaine : opération de restructuration à l'intérieur d'un périmètre préalablement défini (G.C.).

Reconstruction : réédification spontanée ou planifiée d'une ville ou d'un quartier détruits en partie ou en totalité (G.C.).

Restructuration : réaménagement total ou partiel des structures et des paysages urbains (G.C.).

Restauration : remise en l'état initial (tout au moins des façades et des toitures) d'un édifice ou d'un ensemble d'édifices dégradés ou détruits (P.M.).

Réhabilitation : remise en état de fonctionnement d'un immeuble ou d'un quartier tout en conservant les caractéristiques majeures des bâtiments ; elle n'implique pas un retour à l'état initial (contrairement à la restauration) et est donc moins coûteuse que celle-ci (P.M.).

Curetage : opération de rénovation limitée à un îlot ou à une fraction d'îlot.

Listes des documents

1. Identification d'une agglomération.....	36
2. Le concept de région urbaine en Belgique.....	36
3. Utilisation du sol résidentiel dans la grande ville : représentation schématique.....	38
4. Stratégies de transports urbains dans les grandes agglomérations mondiales.....	40
5. Migrations des fonctions dans la ville européenne.....	42
6. « Déformations » du modèle général des villes par quatre grands types de sites.....	44
7. Quelles sont les dix premières villes mondiales ?.....	46
8. Progression depuis 1950 des agglomérations de plus de 2 millions d'habitants.....	46
9. Répartition des agglomérations de plus de 2 millions d'habitants par grand ensemble régional.....	46
10. Le modèle de la transition urbaine.....	48
11. Un exemple de politiques urbaines : les politiques d'environnement.....	50
12. Contrastes entre les villes traditionnelles chinoises et arabes.....	52
13. Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport.....	54
14. L'étalement urbain dans les métropoles américaines.....	56
15. Consommation de carburant, densité et taille des grandes villes.....	58
16. Modèle de la métropole littorale japonaise.....	60
17. Les ségrégations dans les villes des « Sud ».....	62
18. Des compétences disciplinaires articulées par les grandes étapes du travail du géographe.....	66
19. Mise en réseau des concepts de base et cheminements possibles pour la lecture d'un espace géographique.....	67
20. Schéma général de la démarche proposée.....	68
21. Les aires urbaines de trois agglomérations de même population : Chicago, Paris, Le Caire.....	70
22. Les processus au coeur des changements récents des centres-villes américains.....	70
23. Du schéma au modèle : l'exemple des densités de population en région parisienne.....	72
24. Du schéma au modèle : l'exemple de la répartition des âges en région parisienne.....	73
25. Du schéma au modèle : l'exemple de la répartition des revenus en région parisienne.....	74
26. Du schéma au modèle urbain : l'exemple d'Amiens-Métropole.....	76
27. Du schéma au chorotype : de Los Angeles à la métropole mondiale.....	77
28. Les modèles classiques urbains.....	78
29. Les modèles urbains de Mann et de Kearsley.....	80
30. Les modèles urbains de Vance et de White.....	81
31. Modèle de l'agglomération nord-américaine et de son espace central.....	82
32. Modèle de la grande ville européenne.....	84-85
33. Modèle de la ville de l'ancienne Europe socialiste.....	86
34. Modèle de la grande ville du Tiers Monde.....	87
35. Modèle de la métropole sud-américaine.....	88
36. Modèle de la ville arabo-musulmane.....	89
37. Trois modèles simplifiés des villes africaines.....	90
38. Modèle de la ville de l'apartheid.....	91
39. Modèle de la ville indienne.....	92
40. Modèle de la grande ville du Sud-Est asiatique.....	93

41. Modèle de la ville indonésienne.....	94
42. Modèle de la grande ville chinoise.....	95
43. Cadres territoriaux de Charleroi	98
44. Cadres territoriaux de Liège	99
45. Principales composantes humaines de la structure urbaine de Charleroi.....	100
46. Principales composantes humaines de la structure urbaine de Liège.....	101
47. Influences du cadre naturel et de l'histoire sur les structures urbaines de Charleroi et de Liège.....	102
48. Structure spatiale de Charleroi : croquis de synthèse.....	104
49. Structure spatiale de Liège : croquis de synthèse.....	105
50. Principaux documents nécessaires pour lire, schématiser ou modéliser un territoire urbain.....	106
51. Schéma de synthèse de Berlin.....	108
52. Schéma de synthèse de Copenhague.....	110
53. Schéma de synthèse de Varsovie.....	112
54. Schéma de synthèse d'Istanbul.....	114
55. Schéma de synthèse de Kinshasa.....	116
56. Schéma de synthèse de São Paulo.....	118
57. Schéma de synthèse de Sydney.....	120

Bibliographie

1. Ouvrages consacrés aux villes

1.1. Ouvrages généraux

- ANDREWS W.A., 1980, *Environnement urbain*, Éd. Études Vivantes Limitée, Montréal.
- BAILLY A., 1975, *L'organisation urbaine. Théories et modèles*. Centre de Recherche d'Urbanisme, Paris.
- BAILLY A., BAUMONT C., HURIOT J.-M. et SALLEZ A., 1995, *Représenter la Ville*, Economica, Poche Géographie, n° 5, Paris.
- BAILLY A., BRUN P., LAWRENCE R.J. et REY M.-C., 2000, *Développement social durable des villes. Principes et pratiques*, Anthropos, Paris.
- BAILLY A. et HURIOT J.-M., 1999, *Villes et croissance. Théorie, modèles, perspectives*, Anthropos, Paris.
- BEAUJEU-GARNIER J., 1995, *Géographie urbaine*, A. Colin, Coll. U, Paris, 4^e éd.
- BEAUJEU-GARNIER J., DEZERT B. et CHEMLA G. (coord.), 1999, *La grande ville, enjeu du XXI^e siècle, Hommage à J. Bastié*, PUF, Paris.
- *BECKERS J., DEMEUSE Y., MÉRENNE É., MÉRENNE-SCHOUMAKER B et STEGEN P., 1997, *Multi-Cité. Le jeu du développement urbain*, GEO, n° 41, Bruxelles.
- *BLOC-DURAFFOUR P., 1998, *Les villes dans le Monde*, A. Colin, Coll. Synthèse Géographie n° 42, Paris.
- BURGEL G., 1993, *La ville aujourd'hui*, Hachette, Coll. Pluriel, Paris.
- *CARLOT Y., CLERC P., DUMONT M.-C., OGIER P., RIVOIRARD M.-J. et RENET J., 1995, *Enseigner la ville en géographie*, CRDP de l'Académie de Lyon, Suggestions Lycée, Lyon.
- CARTER H., 1995, *The Study of Urban Geography*, Arnold, Londres, 4^e éd.
- CHABOT G., 1970, *Vocabulaire franco-anglo-allemand de Géographie urbaine*, Ophrys, Paris.
- CHALINE C., 1999, *La régénération urbaine*, PUF, Que sais-je, n° 3496, Paris.
- CLAVAL P., 1982, *La logique des villes*, Litec, Paris.
- *DELVAUX F., PARTOUNE C. et MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 1997, *Les jeunes et la ville. Activités pédagogiques interdisciplinaires*, Direction générale de l'Organisation des Études de la Communauté Française de Belgique, Bruxelles.
- DERYCKE P.H., HURIOT J.-M. et PUMAIN D., 1996, *Penser la ville. Théories et modèles*, Anthropos, Coll. Villes, Paris.
- *DORIER-APPRILL E. (dir.), 2001, *Vocabulaire de la ville. Notions et références*, Éd. du Temps, Questions de Géographie, Paris.
- DUPUY G., 1991, *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, A. Colin, Coll. U, Paris.
- *FERRAS R. et VOLLE J.-P., 1995, *99 réponses... sur la ville*. CRDP/CNDP Languedoc-Roussillon, Montpellier.
- GOOSSENS M. et VAN HECKE E. (éd.), 1994, Van Brussel tot Siebenburgen, Liber Amicorum H. Van der Haegen, *Acta Geographica Lovaniensia*, n° 34.
- GRATALOUP C., 1992, Les quartiers des villes. Jeu, in *Géographiques. Espace à vivre/Espace vécu*, CNDP, Coll. Autrement dit Niveau Lycée, Paris, pp. 7-46.
- HALL P., 1992, *Urban and Regional Planning*, Routledge, London, 3th ed.
- HALL T., 1998, *Urban Geography*, Routledge, London.
- HALLEUX J.-M., 2001, Évolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus, *L'Espace géographique*, tome 30/1, pp. 67-80.
- HARTSHORN T.A., 1980, *Interpreting the City : An Urban Geography*, J. Wiley. and Sons Inc., New York.
- KNOX P., 1995, *Urban Social Geography. An Introduction*, Longman, Harlow, 3th ed.

* Les ouvrages précédés de * ont fait l'objet d'une fiche dans la première partie de ce volume.

- LABORDE P., 2001, *Les espaces urbains dans le monde*, Nathan Fac., Paris, 2^e éd.
- LEVY J.-P., 1987, *Centres villes en mutation*, Éd. du CNRS, Paris.
- MATTEI M.-F. et PUMAIN D., 2000, *Données urbaines 3*, Anthropos, Coll. Villes, Paris.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B. et MÉRENNE É. (éd.), 1987, *Recherches de Géographie urbaine. Hommage au Professeur J.A. Sporck*, *Bulletin de la Société géographique de Liège et Presses universitaires de Liège*, Liège, 2 tomes.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B. et MÉRENNE É. (éd.), 1990, *Villes du monde*, *Bulletin de la Société géographique de Liège*, vol. 26.
- MERLIN P., 1994, *La croissance urbaine*, PUF, Que sais-je, n° 1843, Paris.
- MERLIN P., 1996, *L'urbanisme*, PUF, Que sais-je, n° 187, Paris, 3^e éd.
- MERLIN P., 1999, *Les banlieues*, PUF, Que sais-je, n° 3465, Paris.
- MERLIN P. et CHOAY F., 1988, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris.
- MORICONI-EBRARD F., 1993, *L'urbanisation du monde depuis 1950*, Anthropos, Coll. Villes, Paris.
- *MORICONI-EBRARD F., 1994, *Géopolis. Pour comparer les villes du monde*, Anthropos, Coll. Villes, Economica, Paris.
- PACIONE M., 2001 (a), *Models of Urban Land Use Structure in Cities of the Developed World*, *Geography*, vol. 86, 2, pp. 97-119.
- PACIONE M., 2001 (b), *The International Structure of Cities in the Third World*, *Geography*, vol. 86, 3, pp. 189-209.
- PACIONE M., 2001 (c), *The Future of the City – Cities in the Future*, *Geography*, vol. 86, 4, pp. 275-286.
- *PAULET J.-P., 2000, *Géographie urbaine*, A. Colin, Coll U Géographie, Paris.
- *PELLETIER J. et DELFANTE Ch., 2000, *Villes et urbanisme dans le Monde*, Masson, Coll. U Géographie, Paris, 4^e éd.
- PICQUÉ C. (éd.), 1982, *Demain les villes ? Essai de recherche prospective*. Fondation Roi Baudouin, Bruxelles.
- PIGEON P., 1994, *Ville et environnement*, Nathan Université, Coll. Géographie, Paris.
- PUMAIN D., 1994, *Villes et agglomérations urbaines*, in *Encyclopédie d'Économie spatiale*, Economica, Paris, pp. 111-124.
- PUMAIN D. et GODARD F. (coord.), 1996, *Données urbaines 1*, Anthropos, Coll. Villes, Paris.
- PUMAIN D. et MATTEI M.-F. (coord.), 1998, *Données urbaines 2*, Anthropos, Coll. Villes, Paris.
- RACINE J.-B., 1993, *La ville entre Dieu et les hommes*, Anthropos, Paris.
- REMY J. et VOYE L., 1992, *La ville : vers une nouvelle définition ?* L'Harmattan, Coll. Villes et Entreprises, Paris.
- REYMOND H., CAUVIN C. et KLEINSCHMAGER R., 1998, *L'espace géographique des villes. Pour une synergie multistrates*, Anthropos, Coll. Villes, Paris.
- RONCAYOLO M., 1990, *La ville et ses territoires*, Folio Essais, n° 139, Paris.
- SASSEN S., 1991, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton.
- WACKERMANN G. (éd.), 1998, *Nouveaux espaces et systèmes urbains, Hommage au Professeur B. Dézert*, SEDES, Coll. Mobilité spatiale, Paris.
- WIEL M., 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Mardaga, Architecture + Recherches, Sprimont.

1.2. Ouvrages sur certains types de villes

TRÈS GRANDES VILLES

- BONNET J., 1994, *Les grandes métropoles mondiales*, Nathan Université, Coll. Géographie, Paris.
- *BRUYELLE P. (coord.), 2000, *Les très grandes concentrations urbaines*, SEDES, *Dossiers des Images Economiques du Monde*, n° 26, Paris.
- *DORIER-APPRILL E. (coord.), 2000, *Les très grandes villes dans le Monde*, Éd. du Temps, *Questions de Géographie*, Paris.

- *DUREAU F., DUPONT V., LELIÈVRE E., LEVY J.-P. et LULLE T. (coord.), 2000, *Métropoles en mouvement. Une comparaison internationale*, Anthropos-IRD, Coll. Villes, Economica et IRD, Paris.
- *GERVAIS-LAMBONY M.-A. (dir.), 2001, *Les très grandes villes*, Atlande, Clefs Concours, Géographie générale, Neuilly.
- GUGLIELMO R., 1996, *Les grandes métropoles du monde*, A. Colin, Coll. U, Paris.
- *JALABERT G. (coord.), 2001, *Portraits de grandes villes. Société – Pouvoirs – Territoires*, Presses Universitaires du Mirail, Coll. Villes et Territoires, Toulouse.
- *LACOSTE Y., 2001, *Géopolitique des grandes villes*, *Hérodote*, n° 101, Paris.
- MANGIN C., 2001, D'Angelinopolis à Postmetropolis ou l'exception devenant paradigme : un modèle pour la ville mondiale, *Mappemonde*, 61, pp. 5-8.
- *MORICONI-EBRARD F., 2000, *De Babylone à Tokyo. Les grandes agglomérations du Monde*, Geophys, Paris.
- *PAULET J.-P. (dir.), BAILLY A.S., CADENE P., FERRIER J.-P., GIBSON L.J., GLENN E. et LOZATO-GIOTART J.-P., 2000, *Les très grandes villes dans le Monde*, CNED-SEDES, Concours, CAPAES-Agrégation d'histoire et de géographie, Paris.
- POMMELET P. (dir.), 1984, 19 Grandes métropoles en bref, *Cahiers de l'AURIF*, n° 74, Paris.
- *SEMMOUD B., 2001, Introduction à la géographie des grandes villes, Éd. du Temps, Cours de géographie, Paris.
- *WACKERMANN G. (dir.), 2000 (a), *Les métropoles dans le Monde*, Ellipses, Les Dossiers du CAPES et de l'Agrégation, Paris.
- *WACKERMANN G. (dir.), 2000 (b), *Les très grandes villes dans le Monde en dissertations corrigées*, Ellipses, CAPES/Agrégation, Paris.

AFRIQUE

- *FREROT A.-M. (dir.), 1999, *Les grandes villes d'Afrique*, Ellipses, Dossiers du Bac Géographie, Paris.
- *TRIBOUT D. et VONTHRON P., 1998, *Les grandes villes d'Afrique*, Ellipses, Le Bac en tête, Géographie, Paris.
- VENNETIER P., 1991, *Les villes d'Afrique tropicale*, Masson Géographie, Paris, 2^e éd.

AMÉRIQUE DU NORD

- BODY-GENDROT S., 1997, *Les villes américaines. Les politiques urbaines*, Hachette, Coll. Les Fondamentaux, n° 100, Paris.
- *CHEVALIER J., 2000, *Grandes et très grandes villes en Amérique du Nord*, Ellipses, Carrefours de Géographie, Paris.
- GHORRA-GOBIN C., 1998, *La ville américaine. Espace et société*, Nathan Université, Coll. 128, Géographie.
- *GOUSSOT M., 2000, *Les grandes villes américaines*, A. Colin, Coll. U Géographie, Paris.

ASIE

- DENIS J., 1987, *Le phénomène urbain en Asie orientale*, Comité National de Géographie, Namur.

BELGIQUE

- THIERNESSE L. (coord.), 1981, *Communauté Française de Belgique. Une terre de villes*, Direction générale de l'Organisation des Études de la Communauté Française de Belgique, s.l.
- THIERNESSE L., 1994, *Aspects urbains en Communauté Française de Belgique. Première partie : principales données de base*, Direction générale de l'Organisation des Études de la Communauté Française de Belgique, Cahier Francité, n° 13, Bruxelles.
- VAN DER HAEGEN H., VAN HECKE E. et JUCHTMANS G., 1996, Les régions urbaines belges en 1991, INS, *Études statistiques*, n° 104, Bruxelles.
- La cité belge d'Aujourd'hui ; quel devenir ? *Bulletin trimestriel du Crédit Communal de Belgique*, n° 154, 1985.

EUROPE

- BAGNASCO A. et LE GALÈS P., 1997, *Villes en Europe*, La Découverte, Recherches, Paris.
- BOYER J.-C., 2001, *Les capitales européennes*, La Documentation française, Documentation Photographique, n° 8020.
- BRUNET R. (dir.), 1989, *Les villes européennes*, Datar - La Documentation française, Paris.
- BURTENSHAW D., BATEMAN M. et ASWORTH G.J., 1991, *The European City. A Western Perspective*. D. Falton Publ., London.
- CATTAN N., PUMAIN D., ROZENBLAT C. et SAINT-JULIEN T., 1994, *Le système des villes européennes*, Anthropos, Coll. Villes, Paris.
- PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., CATTAN N. et ROZENBLAT C., 1992, *Le concept statistique de la ville en Europe*, Eurostat, Luxembourg.
- SALLEZ A. (éd.), 1993, *Les villes, lieux d'Europe*, Datar - Éd. de l'Aube, Paris.
- *VANDERMOTTEN C., VERMOESEN F., DE LANNOY W. et DE CORTE S., 1999, *Villes d'Europe. Cartographie comparative*, *Bulletin du Crédit Communal*, n° 207-208, Bruxelles.

MONDE ARABE/ISLAMIQUE

- CHALINE C., 1989, *Les villes du monde arabe*, Masson Géographie, Paris.
- MSEFER J., 1984, *Villes islamiques. Cités d'hier et d'aujourd'hui*, Conseil international de la langue française, Institut international d'architecture méditerranéenne, Paris.

SUD

- *ROCHEFORT M., 2000, *Le défi urbain dans les pays du Sud*, L'Harmattan, Paris.
- *TROIN J.-F., 2000, *Les métropoles des « Sud »*, Ellipses, Carrefours de Géographie, Paris.

2. Autres travaux

- BARBÉ M., 2001, *Lire les territoires d'ici et d'ailleurs (3) : Des espaces touristiques littoraux*, GEO, n° 50, deuxième partie (92 p.).
- BAUELLE G., 2000, *Géographie du peuplement*, A. Colin, Cours Géographie, Paris.
- BRŮCK L. et MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 2002, *Le développement durable : comprendre pour agir*, SSTC, Bruxelles.
- BRUNET R., FERRAS R. et THÉRY H., 1993, *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, La Documentation Française, Coll. Dynamiques du territoire, Paris, 3^e éd.
- CLARY M., DUFAU G., DURAN R. et FERRAS R., 1987, *Cartes et modèles à l'école*, Reclus, Montpellier.
- FONTANABONA J. (dir.), 2000, *Cartes et modèles graphiques en classe de géographie*, INRP, Paris.
- GRATALOUP C., 1996, *Modélisation spatiale*, *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims*, n° 95-96, vol. 24.
- JOURNOT M. et OUDOT C., 1997, *Modélisation cartographique. Pratiques scolaires en collège et en lycée*, CRDP de Bourgogne, Documents, Actes et rapports pour l'éducation, Dijon.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 1996, *La localisation des services*, Nathan, Coll. Géographie d'Aujourd'hui, Paris.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 2000, *Savoirs et outils pour rendre intelligibles les territoires d'ici et d'ailleurs*, GEO, n° 47.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 2002, *La localisation des industries. Enjeux et dynamiques*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, sous presse.

3. Quelques sources sur le WEB¹

http://www.urbamet.com/	Base de données des professionnels de l'urbanisme
http://www.muleta.org/	« MULETA », Base de données lexicale multilingue concernant l'Urbanisme, l'Environnement, l'Architecture et la Construction, Association Urban Data
http://www.unesco.org/most/	Programme international UNESCO-MOST « Les mots de la ville » (recherches comparatives internationales)
http://www.cybergegeo.presse.fr/	Revue numérique CYBERGEO (recensement de travaux géographiques européens, Institut de Géographie, Paris)
http://www.cybergegeo.presse.fr/pirvil/sompirvil.htm	Les bonnes feuilles du PIR-Villes, hébergées temporairement par la revue CYBERGEO
http://www.citypopulation.de	Site en anglais très accessible proposant un accès interactif aux cartes des villes dans le monde, par région ou par pays ; le nombre d'habitants apparaît lorsqu'on passe la souris sur la ville. La localisation des villes mentionnées dans les tableaux statistiques est obtenue par des cartes à différentes échelles qu'on fait apparaître à gauche de l'écran
http://www.un.org/depts/unsd/demog/htm	Site des Nations Unies avec cartes des villes par ensembles régionaux et tableaux statistiques du nombre des habitants dans la ville-centre et l'aire urbaine
http://www.un.org/Pubs/CyberSchoolBus/french/habitat/profiles/index.asp	Programme d'enseignement interactif dispensé par le CyberSchoolBus des Nations Unies consacré à « Villes d'aujourd'hui, villes de demain » avec des textes sur 21 villes

¹ D'après E. Dorier-Aprill, 2000, *op. cit.*, p. 91 ; *L'Information géographique*, 2001, n° 4, pp. 369-370 ; S. Avrand-Margot et A. Magret-Chelot, 2001. – *Les 500 sites Internet Histoire – Géographie – Éducation civique*, Bélin, pp. 179-184. Mise à jour le 19 mai 2002.

- <http://www.metropolis.org> Informations sur les 68 villes-membres de l'association mondiale des grandes métropoles
- <http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu> Site du CDU (Centre de documentation sur l'urbanisme) donnant accès à de nombreuses informations sur la ville et ses aménagements : études sur le monde urbain, bibliographies, glossaires multilingues, histoire du logement en France...
- <http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr> Cartes, vues aériennes et dossier sur villes nouvelles françaises
- <http://www.cndp.fr/hist-geo/dvdvilles> Mise en ligne du DVD « Métropoles en mutation » édité par le CNDP traitant de 21 métropoles mondiales
- <http://www.ulg.ac.be/geoeco/lmg/> Site du Laboratoire de Méthodologie de la Géographie de l'ULg