

Une production du

CEFOGEO

Découvrir la métropole européenne

*Comment amener des élèves de l'enseignement
secondaire inférieur à structurer et reconnaître
une métropole européenne*

D. Belayew

T. Delporte

Découvrir la métropole européenne

Le dossier que nous présentons ici est le fruit d'expérimentations didactiques réalisées dans des classes du secondaire inférieur, dans des unités de formation initiale des maîtres en école normale et enfin lors de sessions de formation continue à destination des enseignants du secondaire.

L'idée première qui nous a animés lors de la conception était de concevoir une séquence d'enseignement charnière entre l'approche du territoire urbain à l'échelle locale telle qu'elle est pratiquée lors de l'étude d'un quartier et l'analyse d'une grande ville à l'échelle régionale telle qu'on doit la pratiquer lorsque l'on veut aborder les problématiques spécifiques aux métropoles. Dans nombre de publications auxquelles nous avons eu accès, nous trouvions que le saut entre le local et le régional était beaucoup trop brusque pour des élèves de l'enseignement secondaire inférieur. Aussi avons-nous conçu notre séquence comme un apprentissage initial de la pratique du changement d'échelle dans l'étude du territoire urbain.

La seconde préoccupation qui fut la nôtre était de traduire dans la réalité de notre enseignement la réforme pédagogique introduisant via de nouveaux programmes la maîtrise de compétences comme objectif. Comment rendre l'élève plus compétent à travers l'étude de territoires urbains ? Comment le former à la résolution de tâches et à la réalisation de productions spécifiques au travail géographique. Comment éviter l'écueil d'un cours ne débouchant que sur la maîtrise éphémère de connaissances factuelles qui seront si tôt oubliées que l'évaluation sera passée ? Voilà nous semble-t-il des défis majeurs qu'il fallait absolument relever pour rendre crédible, aux yeux de nos élèves, notre cours de géographie.

Nous avons également tenté d'apporter une solution à une troisième difficulté : comment induire une structure spatiale de référence à partir d'études de cas. Trop souvent cette démarche nous apparaît court-circuitée par le fait que l'on se contente d'étudier un territoire avant d'induire la structure générale. La confusion entre le cas et le « modèle » reste fréquente chez la majorité des élèves. Il nous a semblé important de les confronter à la

comparaison d'au moins deux cas pour leur faire comprendre à la fois la démarche de généralisation mais aussi l'intérêt de recourir à une structure spatiale de référence, un « modèle général », pour rendre intelligible l'espace urbain. Ce souci de montrer en quoi la structure spatiale de référence est un outil d'intelligibilité du territoire se trouve également conforté dans la conception de l'évaluation finale. L'élève doit impérativement utiliser le « modèle général » comme grille de lecture du nouveau cas qu'on lui demande de décrypter. Il doit alors faire la preuve qu'il a intégré le « modèle » comme un outil de structuration et de compréhension du territoire.

Ces trois options méthodologiques nous ont conduit à concevoir, tester, évaluer, faire évoluer, le dossier que nous présentons dans ce numéro de la revue GEO. Il nous semble être suffisamment abouti pour constituer une proposition didactique digne d'être expérimentée par d'autres collègues tout en leur permettant de faire l'économie de la conception longue et souvent ingrate des matériaux qui font si souvent défaut au professeur de géographie. Mais nous avons aussi voulu lui donner une forme ouverte : il ne s'agit en rien d'un « manuel scolaire » enfermant celui qui l'utilise dans un scénario dont il ne peut s'écarter. Que chacun y puise ce qui lui semble correspondre à ses pratiques et au type de travail qui est réalisé dans ses classes.

Du local au régional

L'approche de la ville à l'échelle locale est traditionnellement celle qui se limite à l'étude du quartier. La démarche s'appuie préférentiellement sur le paysage comme source de données initiale. C'est avant tout la morphologie urbaine (caractéristiques du bâti, des infrastructures, des affectations des sols) qui est visée pour caractériser le quartier. Parfois on y intègre ses fonctions et plus rarement ses caractères socio-économiques. Mais le plus gros défaut de ces études locales est que le quartier reste conçu comme un « individu » spatial sans interaction avec ses voisins. Le passage de l'échelle locale à l'échelle régionale va permettre de repositionner le quartier dans l'ensemble spatial de la ville et ainsi, en identifiant son rôle dans l'ensemble urbain, de mieux comprendre ses caractéristiques intrinsèques. Mais la démarche conduira également à découvrir que la ville est un réseau de lieux qui chacun, comme les différents organes d'un corps vivant, ont des fonctions singulières. Elle permettra alors de concevoir que les logiques qui dynamisent la ville relèvent autant du local que du régional voir du national, du continental ou du planétaire.

Dès lors l'intérêt d'apprendre à pratiquer le changement d'échelle aux élèves fréquentant le cours de géographie est patent. Mais quand et comment s'y prendre ? Le débat est loin d'être clos. Chaque concepteur de programme scolaire a tenté d'y répondre privilégiant

tantôt un apprentissage précoce, tantôt « tardif », voire cyclique (à la fois durant l'enseignement fondamental et durant le secondaire).

Pour notre part, nous n'avons pas encore vraiment tranché la question. Il nous semble cependant que la démarche est suffisamment complexe pour que l'on s'y penche plus d'une fois dans le curriculum des élèves.

Nous avons tenté de systématiser la démarche permettant à l'élève de passer de l'information spatiale ponctuelle, celle qu'il peut percevoir lorsqu'il circule dans la ville, à la conception de la ville comme un espace continu dans lequel tous les éléments sont en interaction. Trois phases nous paraissent devoir être retenues dans la démarche :

- La prise de conscience de l'hétérogénéité des données ponctuelles : les fonctions et la morphologie d'un quartier ne sont pas nécessairement celles d'un autre.
- La systématisation de l'observation ponctuelle par la pratique du transect urbain : lorsque l'on entrevoit une localisation différenciée des fonctions et des morphologies du centre vers la périphérie, comment en rendre compte de façon systématique ?
- Enfin, le passage de l'information linéaire aux données de surface se fait par la consultation de cartes thématiques (fonctions et morphologie) à l'échelle de toute la métropole et par la construction d'une carte schématique de synthèse.

Cette démarche est complexe pour l'élève et exige la mobilisation de nombreux savoirs et savoir-faire dont plusieurs sont nouveaux et font l'objet d'un apprentissage.

Une fois de plus, tout ceci n'est possible qu'avec des élèves qui maîtrisent pas mal de prérequis, pas avec ceux qui découvrent la démarche.

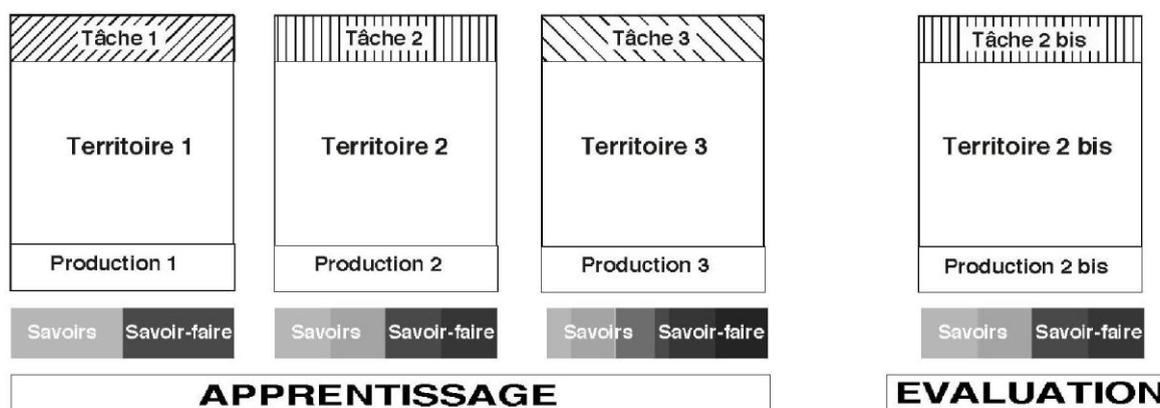
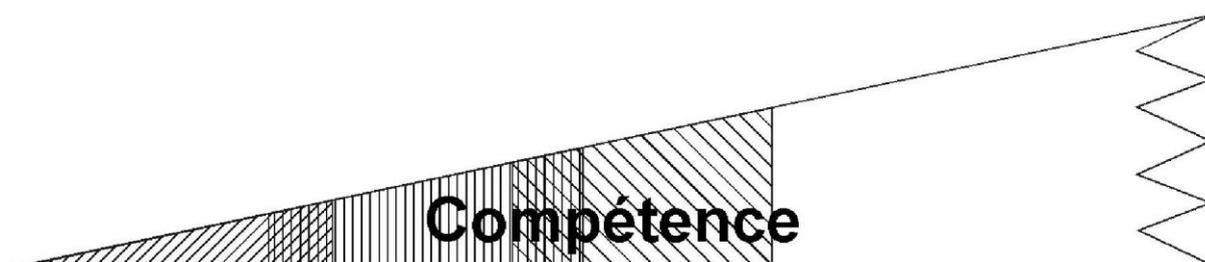
Des tâches pour viser des compétences

La réforme des programmes, en introduisant la maîtrise de compétences comme objectif et non plus uniquement celle de savoirs et de savoir-faire, en a déstabilisé plus d'un. Surtout que, les concepteurs de ces nouveaux programmes, n'ont pas fait montre de clarté et d'explicitation lorsqu'on leur a demandé comment traduire tout cela dans la réalité de nos classes. Nous avons dès lors cherché quelle était la voie qui convenait le mieux aux caractéristiques de notre enseignement. D'essais en errements, nous avons tracé notre voie et les résultats obtenus dans nos classes sont encourageants.

Les principes que nous avons adoptés s'inspirent de situations de la vie courante. Si je prétends savoir cuisiner, va-t-on me croire sur parole ou va-t-on me demander ce que je sais réellement faire : tiens, ton gâteau au chocolat tu le fais comment ? Faire un gâteau au

chocolat, c'est réaliser une tâche (réaliser concrètement la recette) qui débouche sur une production qui sera évaluée : le gâteau est-il bon oui ou non ? La réalisation de la tâche exige la mobilisation de savoirs (mettre une pincée de sel dans les blancs d'oeufs avant de les monter en neige), de savoir-faire (séparer les blancs des jaunes) et de savoir-être (travailler proprement). C'est donc dans la réalisation de tâches que je prouve mon degré de maîtrise de la compétence. Et, il ne saurait être question d'évaluer ma maîtrise de cette compétence en dehors de ma capacité à réaliser des tâches qui relèvent de cette compétence.

Voilà le schéma méthodologique qui nous a guidé. Ses grandes lignes peuvent être traduites dans le schéma suivant.



La compétence est travaillée au travers d'une série de tâches que l'élève doit réaliser. Chaque tâche débouche sur une production qui sera évaluée. L'élaboration de ces productions exige la mobilisation de savoirs et de savoir-faire qui font l'objet soit d'un réinvestissement (prérequis mis en place lors de séquences d'enseignement antérieures) soit d'un apprentissage. Une progression dans le niveau de complexité des tâches est adoptée. Cette complexification des tâches est principalement liée au nombre et aux types de savoirs et de savoir-faire qu'il faut mobiliser. Chaque tâche plus complexe réussie, augmente le niveau de maîtrise de la compétence. Au bout de la phase d'apprentissage (par

exemple la séquence sur Bruxelles et Paris), l'élève est confronté à une épreuve d'évaluation qui va lui permettre de faire la preuve de son degré de maîtrise de la compétence. Il doit réaliser une tâche nouvelle, mais du même type (de la même famille) que celles qu'il a été entraîné à réaliser durant l'apprentissage. L'évaluation reste ainsi en deçà du dernier niveau d'apprentissage. L'élève a besoin de temps pour intégrer les outils. On ne peut exiger de lui qu'il réinvestisse les savoirs et les savoir-faire qu'il vient d'apprendre.

Dans l'étude de la métropole européenne, l'élève est confronté à trois tâches complexes :

- Dégager l'organisation spatiale de la métropole bruxelloise.
- Dégager l'organisation spatiale de la métropole parisienne.
- Comparer les organisations spatiales des métropoles bruxelloise et parisienne et en interpréter les éléments communs à l'aide d'un « modèle ».

À la suite de ces tâches d'apprentissage, vient une tâche d'évaluation sur Lille. Elle consiste à dégager l'organisation spatiale de cette nouvelle (pour l'élève) métropole et d'argumenter qu'il s'agit bien d'une métropole.

Le schéma méthodologique est adapté à des élèves de troisième année de l'enseignement secondaire général. Il a été testé dans le cadre du cours de géographie du 2^e degré de l'enseignement libre catholique. La séquence complète a duré quatorze heures à raison de deux heures par semaine.

De l'étude de cas à l'induction d'un « modèle »

Depuis une vingtaine d'année, le professeur de géographie a progressivement été amené à généraliser ses études de territoires en montrant à ses élèves que plusieurs territoires apparemment différents ont, au-delà de leurs spécificités, des points communs, une organisation spatiale commune. Les structures spatiales de référence ou de synthèse, appelées un peu vite « modèles théoriques » ont fait leur irruption dans les classeurs des élèves. Le progrès didactique est indéniable ; l'élève a enfin accès à ces grilles de lecture systématisées des territoires qui ont tant manqué à la géographie traditionnelle.

Cependant, trop souvent, nous constatons que l'élève a du mal à comprendre réellement les nuances qui existent entre le cas et le « modèle ». Les confusions entre les deux sont nombreuses et viennent polluer la démarche que l'enseignant tente de développer dans sa classe de géographie. Combien de fois, faute de temps, ne voit-on pas le cours de géographie se limiter à l'étude d'un cas avant de passer à la présentation du « modèle ».

Il nous a semblé, qu'au moins une fois en troisième, il serait pertinent de développer une séquence complète durant laquelle l'élève pourrait comprendre comment on arrive à une généralisation par comparaison de plusieurs cas. L'objectif n'est pas de lui faire construire le « modèle » ce qui est un travail de chercheur, mais de lui montrer en quoi le « modèle » est une clé de lecture pertinente d'un ensemble de cas.

Ce sont ces réflexions qui nous ont conduit à intégrer dans la séquence non pas une, mais trois villes : Bruxelles, Paris et Lille. Ne perdons pas de vue que notre objectif n'est pas l'étude monographique de ces villes, mais l'apprentissage d'une démarche de lecture d'une métropole. En fonction de l'âge des élèves auxquels nous nous adressons, il s'agit d'une découverte et non d'un approfondissement. Seuls les principes majeurs seront retenus. Ils pourront être étoffés par des études complémentaires dans les années supérieures.

Le plan du dossier

Le dossier contient trois parties principales :

- 1. Des propositions didactiques**
- 2. Des outils de savoirs**
- 3. Des annexes (en couleurs)**

Les propositions didactiques se subdivisent à leur tour en quatre parties :

- **Une première phase d'apprentissage sur Bruxelles**
- **Une deuxième phase d'apprentissage sur Paris**
- **Une troisième phase d'apprentissage sur la métropole**
- **Une phase d'évaluation sur Lille**

D. BELAYEW
Assistant

T. DELPORTE
Collaborateur extérieur

CEFOGEO – Département de Géographie
FUNDP – Namur
61, rue de Bruxelles
5000 NAMUR

Des propositions didactiques

Les pages suivantes contiennent des propositions de scénario didactique à appliquer en classe. Elles ne recèlent pas un, mais plusieurs scénarios. Notre intention première est de donner une ligne de conduite générale clairement identifiable par les élèves. Mais la sélection des différentes tâches qui viennent se greffer sur cette ossature doit être envisagée de manière différenciée en fonction des classes dans lesquelles la séquence sera appliquée.

Le fil conducteur méthodologique est calqué sur les grandes étapes de l'analyse géographique d'un territoire.

Trois grandes questions constituent par leur enchaînement le canevas de la démarche :

- Quoi ? Quelles sont les caractéristiques spatiales du territoire étudié ?
- Où ? Comment s'organise l'espace de ce territoire
- Pourquoi ? Pourquoi ce territoire est-il spatialement organisé de cette manière ?

Au niveau didactique, nous avons pris l'option d'un scénario pour des élèves débutant dans l'étude d'une métropole. Il s'agit donc d'une initiation à l'étude d'un territoire urbain à l'échelle régionale.

Comme annoncé dans l'introduction méthodologique, la démarche générale adoptée pour étudier la métropole européenne se décompose en trois phases :

1. L'identification de l'organisation de l'espace de la métropole « Bruxelles »
2. L'identification, par comparaison, de l'organisation spatiale de la métropole « Paris »
3. L'induction de la structure spatiale de référence « métropole européenne » par généralisation de ce qui est commun à Bruxelles et Paris

Ces trois étapes, qui correspondent à l'apprentissage, sont alors suivies d'une évaluation finale sur Lille.

1. Bruxelles

Le scénario proposé sur Bruxelles se limite à la première phase de la démarche : identifier l'organisation spatiale du territoire.

Deux grandes questions successives sont ainsi abordées :

- Quelles sont les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques du territoire de la métropole bruxelloise ?
- Comment ces caractéristiques se répartissent-elles dans l'espace de la métropole bruxelloise ?

Le travail débute par un relevé des représentations des élèves sur les fonctions d'une métropole comme Bruxelles : « lorsque tu vas à Bruxelles c'est pour y faire quoi, c'est pour y chercher quoi ? ». Cette étape, qui est souvent éludée dans la démarche pratiquée en classe, est essentielle lorsque l'on souhaite une implication maximale des élèves dans le cours. C'est elle qui va donner du sens, pour l'élève, au travail géographique. En effet, la prise de conscience de représentations différentes au sein de la classe conduit à se demander : « mais en définitive, qui a raison, puisque nous avons tous des images différentes des rôles d'une ville comme Bruxelles ? Et comment faire pour dépasser nos représentations si ce n'est en étudiant de manière plus approfondie Bruxelles ». Nous sommes bien conscients du temps que prend ce relevé des représentations, mais le gain est important en termes de motivation des élèves. Si l'on ne peut, pour des raisons de rendements, à chaque séquence, débiter par l'émergence des représentations de la classe, cela vaut le coup de le réaliser au moins une fois sur l'année ou du moins en début de cycle. Après, les élèves ont compris les enjeux et entrent plus facilement dans la démarche.

La démarche d'analyse géographique de la métropole démarre réellement par la construction de son objet d'étude : la structure spatiale du territoire de Bruxelles.

Ici, le travail ne démarre pas du paysage puisqu'il succède au relevé des représentations sur les fonctions de la ville. Les deux questions qui sont abordées successivement sont : « quelles sont les fonctions de Bruxelles ? Où se localisent ces fonctions dans la ville ? » L'intérêt pour la morphologie des quartiers vient en deuxième rang. Ce n'est que lorsque l'on veut commencer à comprendre pourquoi tel ou tel quartier s'est spécialisé dans telle ou telle fonction, que la prise en compte des caractéristiques morphologiques de son bâti et de ses infrastructures devient logique dans la démarche adoptée ici.

Les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques de Bruxelles sont, au bout de cette démarche descriptive, synthétisées en une coupe et une carte schématiques de synthèse.

Comme dit dans l'introduction, la phase explicative n'intervient pas sur Bruxelles. On souhaite éviter ainsi de tomber dans la monographie sur le territoire bruxellois car l'objet d'étude est bien la métropole européenne et non Bruxelles.

2. Paris

Dans le travail sur Paris, l'élève doit faire preuve de beaucoup plus d'autonomie. Le travail consiste essentiellement à transférer les outils appris sur Bruxelles à un autre cas. On peut même considérer les premières étapes de la démarche comme un temps d'évaluation. L'élève a l'occasion d'entraîner sa maîtrise des compétences avant l'évaluation certificative finale qui se fera sur Lille.

La tâche globale qu'il doit accomplir peut se synthétiser de la façon suivante : « comme tu l'as fait pour Bruxelles, réalise une synthèse des caractéristiques fonctionnelles et morphologiques de Paris ». Les productions attendues à l'issue de cette tâche sont comme pour Bruxelles, une coupe et une carte schématiques de synthèse. On peut d'ailleurs faire l'économie de la coupe si l'on estime que les élèves sont capables de suffisamment d'abstraction pour établir un lien entre les fonctions et la morphologie des quartiers sans recourir à une vision schématique de la ville rappelant l'approche paysagère.

3. Bruxelles – Paris : la métropole européenne

En comparant les structures spatiales (fonctionnelles et morphologiques) de Bruxelles et Paris, on va mettre en évidence ce qui est commun à ces deux territoires. Ces similarités vont permettre d'induire une structure spatiale « générale » de référence : la métropole européenne. C'est alors cette structure générale qui va être expliquée. On s'en tiendra à quelques-unes de ses caractéristiques majeures ; ne perdons pas de vue que le cours concerne de jeunes élèves. Ils auront vraisemblablement encore l'occasion d'étoffer leurs connaissances les années d'après.

4. L'évaluation sur Lille

À ce stade de sa formation géographique, l'élève va devoir faire la preuve qu'il est capable de reconnaître une métropole européenne. Il lui sera demandé de construire une carte de synthèse de Lille et d'argumenter le fait que Lille présente ou ne présente pas les caractéristiques d'une métropole européenne.

Tâches, productions, outils

Lorsque l'on vise la maîtrise de compétences, l'élève doit être confronté à des tâches dans lesquelles il doit mobiliser des savoirs et des savoir-faire pour réaliser des productions. C'est le schéma didactique que nous avons adopté ici. Il est évident que travailler de cette manière exige de la part de l'élève une évidente maîtrise des outils de savoirs et de savoir-faire. Il y a donc des prérequis indispensables pour entrer dans la démarche. Mais il y a aussi de nouveaux outils à apprendre durant les tâches. Chacun de ces outils doit alors être décontextualisé, c'est-à-dire extrait du contexte dans lequel il a été induit, afin de pouvoir être appliqué dans un nouveau contexte. Aussi avons-nous pris soin d'extraire les savoirs clés liés à la métropole européenne des études de Bruxelles ou Paris. Ils figurent sous forme de fiche de savoirs dans un fichier qui correspond à une partie spécifique du classeur de l'élève. Ce sont les socles de savoir qu'il doit maîtriser à l'issue de la séquence d'enseignement. Nous avons tenté de cibler ce qui pour nous est l'essentiel à retenir en nous disant « s'ils pouvaient déjà retenir cela... ». Nous visons également le long terme : trois ans après, que peuvent-ils légitimement retenir ? Chacun fixera ses propres exigences selon les « traditions » scolaires auxquelles il est confronté dans son établissement.

Coups de pouce

Le scénario proposé ici est celui qui nous paraît le mieux convenir à la réalité de nos classes de troisième à ce stade de nos expérimentations didactiques. Mais une classe n'est pas une autre. Au travers des coups de pouce, nous avons alors prévu des parcours alternatifs dont certains de nos élèves ont besoin, d'autres pas. C'est une manière d'intégrer la différenciation dans le déroulement de la séquence d'enseignement. Tout dépend du niveau de compétence de départ des élèves. Mais loin de nous l'idée d'imposer un scénario. Ce sont de grands axes didactiques que nous brossons ici, à chacun de trouver le cheminement qui lui convient le mieux

Dégager l'organisation spatiale de la métropole bruxelloise

- 1. Découvrir et identifier les fonctions de la métropole bruxelloise**
- 2. Localiser les fonction de la métropole**
- 3. Effectuer une coupe dans la métropole pour mettre en évidence son organisation spatiale**
- 4. Synthétiser l'organisation spatiale de la métropole**

1. Découvrir et identifier les fonctions de la métropole (Quoi ?)

Même si tu n'habites pas en ville et encore moins à Bruxelles, il t'arrive régulièrement de t'y rendre pour y faire telle ou telle activité ou du moins de recourir à un service qui n'existe que là. Cette première série de tâches a pour objectif de te faire prendre conscience de l'ensemble des rôles que joue une ville comme Bruxelles.

Tâche 1

Fais appel à tes souvenirs, quels services (activités) vas-tu chercher spécifiquement à Bruxelles ?

Production 1

Sur un « post-it », note un service que tu vas chercher à Bruxelles.

Visiter le Museum	Faire un achat à City 2	Prendre le Thalys pour aller à Paris	Aller voir un match de football au stade Roi Baudouin
<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> L </div>			

Production 1

Tâche 2

Essaie de te rappeler où se localisent ces services dans la métropole bruxelloise ?

Production 2

Indique d'abord sur chaque « post-it » le quartier où se localise le service qui y figure. Ensuite, sur ton plan N°1 (Chaque élève reçoit une copie du plan Michelin en A3), colle les « post-it » aux endroits que tu as identifiés. Si tu ne vois pas assez clair sur le plan Michelin, tu disposes d'autres plans qui peuvent t'aider.

Visiter le Museum Quartier Léopold	Faire un achat à City 2 Rogier	Prendre le Thalys pour aller à Paris Gare du Midi	Aller voir un match de football au stade Roi Baudouin Heysel
--	--	---	--

Production 2. 1

Extrait de la carte Michelin 533 ; plan au 1/100.000e

Production 2.2

Petit coup de pouce

Tâche 2 bis

Si tu as moins de 15 « post-it », cherche dans les photos et les textes présentés ci-après d'autres activités ou services présents à BRuxelles

Production 2 bis

Sur chaque photo, surligne un élément qui évoque un ou plusieurs services déjà rencontrés et nomme ce service dans la case à droite de la photo. Trouve d'autres services dans les textes (annonce, visite) et dans l'album photo. Colle les nouveaux « post-it » sur le plan N°1.

Des photos...

Photos	Activités ou services
TGV Thalys, Gare du Midi, Bruxelles	
Parc et Musées du Cinquantenaire, Bruxelles	
Université Libre de Bruxelles, Bruxelles	

Restaurants, rue des Bouchers, Bruxelles		
Usine de production	de vapeur, Neder-Over-Heembeek	
World Trade Center, Immeuble de bureaux, Gare du Nord		
€		

Production 2 bis



Des Textes É

Petite annonce internet (WWW.entrepaticuliers.be)

MOLENBEEK : Très bel appartement récent, lumineux et calme avec vue sur verdure du côté du séjour, plein sud. Grande majorité des habitants est propriétaire. A quelques pas du grand parc de Scheutbos et à proximité des commerces. Bus fréquents vers les stations métro de Beekkant et Gare de l'Ouest et le centre-ville. Ecoles (maternelle, primaire, secondaire) francophones et néerlandophones à moins de 2 km. Emplacement voiture à l'intérieur (inclus) et cave tous les deux près de l'ascenseur. Débarras, hall de jour et hall de nuit. Le Ring est à 5 min. max. en voiture.

Visiter Bruxelles (WIKI Travel : <http://wikitravel.org/fr/Bruxelles>)

Comprendre

Bruxelles est la Capitale de la Belgique et de l'Europe. Cependant, du fait de la régionalisation de la Belgique, la commune de Bruxelles-Ville est dans une zone plus large de 19 communes qui composent la Région de Bruxelles-Capitale ; celle-ci dispose de la même autonomie que la Région flamande (Vlaanderen) et la Région wallonne (Wallonie). Bruxelles est aussi la capitale de la Région flamande et de la Communauté flamande. En résumé, Bruxelles est capitale quatre fois.

Arriver

Par avion

Le principal aéroport est situé à Zaventem (BRU). Pour aller dans le centre, on peut utiliser le train (2,60 euros) toutes les 20 minutes ou le bus numéro 12 (3,00 euros) toutes les 20 à 30 minutes. Il est aussi possible de prendre le taxi (pour une trentaine d'euros en 2004).

Par train

Le train à grande vitesse Thalys (Horaire et itinéraires en ligne (<http://www.thalys.com>)) connecte Bruxelles à Cologne (2 h 30), Paris (1 h 25), Marseille (5 h 00) et Amsterdam (3 h 00). Il y a de nombreux prix réduits (prix week end, pour moins de 25 ans, prix seniors, prix pour réservations en avance, offres promotionnelles sur leur site). Cela va de 30,00 euros à 140,00 euros (pour un aller-retour). On arrive dans ce cas à la Gare de Midi.

Il est aussi possible de prendre l'Eurostar (<http://www.eurostar.fr>) depuis Lille, Paris, Ashford, Londres.

En voiture

Bruxelles est desservie, comme toutes les grandes capitales, par un réseau très dense d'autoroutes:

- en provenance d'Ostende et Gand (E40)
- venant d'Anvers et les Pays-Bas (E19 et A12)
- depuis Louvain, Liège, Aix-la-Chapelle et Cologne (E40)
- à partir de Namur, Luxembourg, Metz, Nancy (E411)
- depuis Tournai, Lille et Paris (A8 et E 19)
- de Charleroi (A54 et E 19).

Ces autoroutes convergent vers Bruxelles, qui dispose d'un périphérique autoroutier, appelé Ring, et qui n'est pas complètement bouclé au Sud. Le périphérique est soumis à une intense circulation, notamment de camions. Les moyens les plus commodes pour rentrer dans le centre Bruxelles sont:

- en provenance de Gand par l'E40, ne pas prendre le Ring, mais poursuivre vers Bruxelles. Une série de grands boulevards, puis de tunnels (toujours tout droit) mène au centre.
- en provenance d'Anvers par l'E19, prendre le Ring direction Liège/Luik, puis suivre les instructions vers Bruxelles: on rejoint alors le chemin décrit ci-dessous en provenance de Liège.
- en provenance de Liège par l'E40, poursuivre tout droit vers Bruxelles, et suivre la direction "institutions européennes"
- en provenance de Namur par l'E411, poursuivre tout droit vers Bruxelles, sans prendre le Ring, et suivre les directions "Bruxelles centre".
- depuis Tournai, Lille et Charleroi par l'A8 ou l'A58, le plus simple pour un étranger désireux de rejoindre le centre est de suivre les directions "Gand/Gent", puis à l'échangeur avec l'E40 vers Gand, suivre les flèches "Bruxelles" et voir ensuite le chemin proposé en provenance de Gand.

Par autocars

Eurolines (<http://www.eurolines.fr>) permet de venir de nombreux endroits d'Europe en bus.

Circuler**En voiture**

Le centre de Bruxelles a une circulation dense comparable à celle des autres capitales : en gros, chacun surveille la voiture de devant, et tout se passe bien... Se garer n'est pas une sinécure et l'entièreté du centre est en stationnement payant, le contrôle du paiement étant assuré par des sociétés privées parfois plus énergiques et plus efficaces que la police. Les étrangers reçoivent aussi leurs Procès Verbaux.

Transport en commun

La Société des Transports Intercommunaux Bruxellois (STIB)

Méto (3 lignes), tram et bus : horaires et itinéraires en ligne (<http://www.stib.be>).

La Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB)

Train : horaires et itinéraires en ligne (<http://www.b-rail.be/main/F/>). Petit truc : avec un billet de train en poche, on peut aller gratuitement entre les gares : c'est à dire que l'on peut traverser le centre de la ville de part en part très facilement.

À voir ici

Bureau d'accueil et d'information touristiques rue Marché aux Herbes, 63 1000 Bruxelles Tel. 32 (0)2

504 03 90 Au centre ville : NB la plupart des musée de Bruxelles sont fermés le lundi.

la Grand Place, maison du Roi et les 39 Maisons des Corporations (méto : Bourse)

Manneken pis (méto : Bourse)

les Maisons des artisans

l'Hôtel de ville

le Petit Sablon et le Grand Sablon

le Festival du Court Métrage de Bruxelles (<http://www.courtmetrage.be>)

une brasserie traditionnelle

le musée Jacques Brel

le Centre belge de la bande dessinée. rue des Sables installé dans une demeure construite par Victor

Horta(méto De Brouckère ou bus 63)

le quartier des squares (très beaux exemples de la richesse architecturale du début du siècle)

Mont des Arts:

Le MIM (musée des instruments de musique) à deux pas de la place Royale. rue Montagne de la Cour, 2 (méto : lignes 1a et 1b, arrêt Gare Centrale ; tram: lignes 92,93,94, arrêt Royale ; bus: lignes 27, 38, 60, 71, 95, 96, arrêt Royale ; train: Gare Centrale)

Les Musées Royaux des Beaux-Arts de Belgique (art ancien - art moderne. rue de la Régence, 3

vestiges de l'ancien palais de Charles Quint (Entrée hôtel Bellevue), place des Palais, 7

Hors du coeur historique :

Les musées royaux d'art et d'histoire (<http://www.kmkg-mrah.be/fr/divers/home.html>), regroupant plusieurs musées répartis dans Bruxelles :

les musées du parc du Cinquantenaire (train : Gare Centrale, Schuman ; méto: Merode, Schuman ;

tram/ bus: 2,27,61,80,81 et 82)

le Pavillon chinois et la Tour Japonaise (tram/bus: 19, 23, 52, 53, 230 et 231)

la Porte de Hal (méto : porte de Hal)

musée royal de l'Afrique Centrale (<http://www.africamuseum.be/museum>) à Tervuren (tram : ligne 44, terminus)

À voir pas loin

le plateau du Heysel (<http://www.atomium.be/HTMLsite/dyn/findex.html>) où se trouve l'atomium

Mini europe (le prix d'entrée est assez élevé)

le site historique de la Butte du Lion à Waterloo (http://www.1789-1815.com/le_site.htm)

La Belgique étant un petit pays, il est facile de prendre le train (1/2h à 1h30 de trajet) pour aller visiter l'une des quelques villes voisines, notamment Anvers, Bruges, Gand, Liège, Louvain ou Namur.

Pour une sortie d'un jour hors de Bruxelles, Bruges est sans doute le meilleur choix. Le coeur historique de cette ville, la "Venise du Nord", riche d'histoire, peut se visiter agréablement à pieds.

Acheter

Bruxelles compte de nombreux quartiers commerçants. Les plus connus pour les amateurs de shopping sont la rue Neuve et le quartier Louise/Toison d'Or. Certaines communes de la région possèdent un centre commercial, c'est notamment le cas d'Anderlecht qui a un shopping CORA et le Westland Shopping Center ainsi que Woluwe qui a son Woluwe Shopping Center

Tâche 4

Détermine à quelles grandes fonctions correspondent les activités et les services que tu viens d'identifier à Bruxelles ?

Production 4

Dans le tableau, note 4 activités ou services par fonction. Localise ces activités ou services. Désigne chaque famille de fonctions par un nom en te référant à la fiche

les fonctions urbaines. Attribue à chaque fonction une couleur symbolique (gommette de couleur).

Activités ou services	Fonctions	Localisations	Gommettes
- - - -	Culture et loisir		
- - - -	Politique et administrative		
- - - -	Financière et d'affaires		
- - - -	Industrielle		
- - - -	Résidentielle		
- - -	Transport		

Petit coup de pouce 2

Tâche 4 bis

Si tu ne t'en sors pas à la tâche 4, détermine à quelles fonctions correspondent les entreprises ou les services du tableau ci-après ?

Action 4 bis

Dans le tableau des firmes et des services, reconnais et localise les fonctions auxquelles ils se rattachent et attribue-leur une gommette de couleur.

Firmes / services	Fonctions	Localisations	Gommettes
- RTBF, VRT - Opéra Royal - Théâtre National - Palais des Beaux-Arts- Parc Royal - Jardin Botanique - Stade Roi Baudouin- Forest National , ...	Culture et loisirs	- Bx (Woluwe-St-Lambert) - Bx - Bx - Bx - Bx - MEISE - Bx (Heysel) - Forest	
- Ministères - Palais Royal - Parlement Fédéral - Parlement Européen	Politique et administrative	- Bx - Bx - Bx - Bx	
- Belgacom, ... - World Trade Center- ...	Financière et d'affaires	 - Bx - Bx	
- Woluwe Shopping Center- Basilix Shopping Center - Ikea - ...	Commerces	- Woluwe - Grand Bigard - Anderlecht	
- Hewlett Packard - Ciba Geigy - Volkswagen - Coca Cola - ...	Industrielle	- ZAVENTEM - GRAND BIGARD - FOREST - FOREST	
- Cité : le Logis le Floréal - Quartiers d'habitations, maisons unifamiliales, immeubles à appartements, villas, etc ...	Résidentielle	- AUDERGHEM - MOLENBEEK - ANDERLECHT - SCHAERBEEK - JETTE - BERCHEM - WOLUWE - UCCLE - etc, ...	
- Gare du Nord - Gare du Midi - Aéroport BXL National - ...	Transports	- SCHAERBEEK - St GILLES - ZAVENTEM	

2. Localiser les fonctions de la métropole (Où ?)

Maintenant que tu commences à avoir une idée plus précise des fonctions qu'assure une métropole comme Bruxelles, il est temps de découvrir comment ces fonctions se répartissent dans l'espace. Comme lorsque l'on étudie un organisme vivant, il faut identifier les différents « organes » de Bruxelles et leurs fonctions spécifiques. Où se localise le « cœur » de la ville et quelles fonctions assure-t-il ; où se localisent ses « poumons », ses grandes « artères », etc. ? Voilà le type de questions auxquelles tu dois essayer de répondre à présent en accomplissant les tâches suivantes.

Tâche 5

Mets en évidence la manière dont les fonctions de la métropole bruxelloise se répartissent dans l'espace. Pour cela, localise les fonctions que tu as repérées sur une carte de Bruxelles.

Production 5

Réalise une carte par points en collant des gommettes de couleurs sur un calque placé sur le plan Michelin N°1. Chacune de tes gommettes doit correspondre à la famille de fonctions à laquelle appartient le service ou l'activité que tu souhaites localiser.

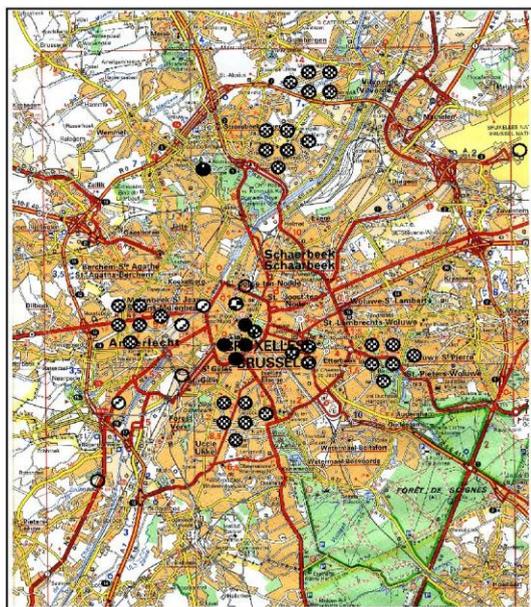
Petit coup de pouce 3

Tâche 5 bis

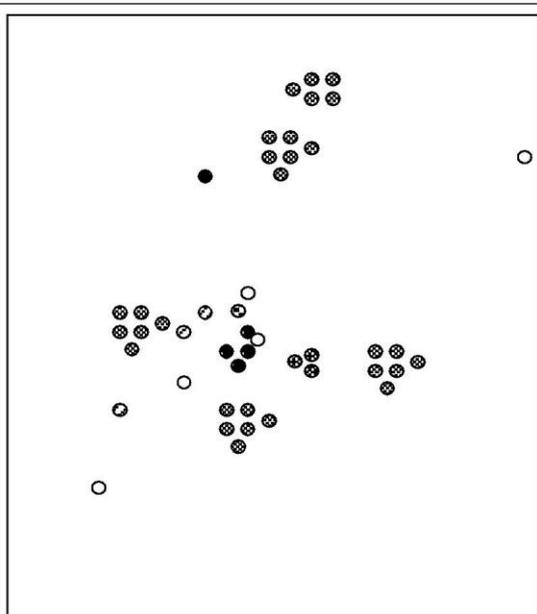
Si tu as moins de 30 gommettes, tu peux chercher et localiser d'autres fonctions de la métropole bruxelloise dans les extraits de guides touristiques et les plans qui sont mis à ta disposition.

Production 5 bis

Complète alors ta carte en y collant de nouvelles gommettes aux endroits où tu as identifié de nouvelles fonctions.



Extrait de la carte Michelin 533 ; plan au 1/100.000e



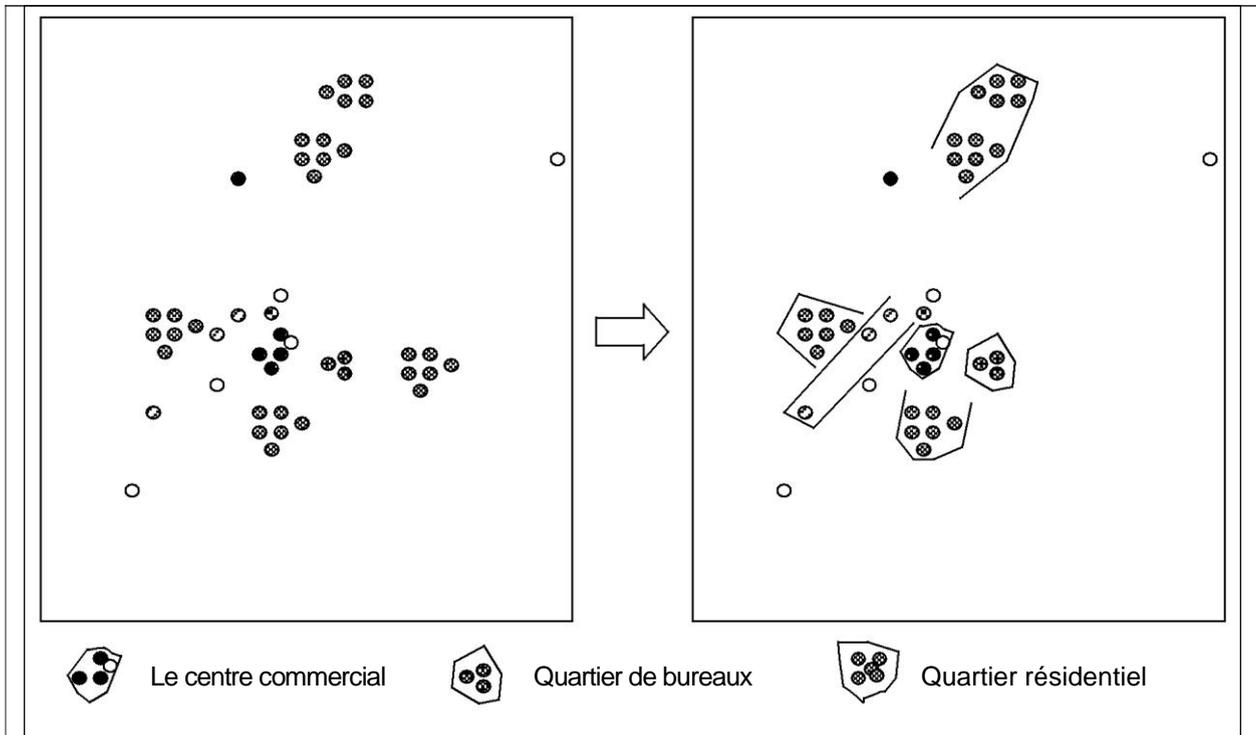
Production 5

Tâche 6

En observant les nuages de points qui apparaissent sur ton calque, quels ensembles spatiaux peux-tu déjà définir sur base de leurs fonctions ?

Action 6

Sur un calque, entoure les « nuages » de gommettes avec un feutre de couleur. Choisis la couleur du feutre de manière à symboliser la ou les fonctions de l'unité spatiale que tu crées. Construis alors une légende dans laquelle tu vas dénommer chacun des types d'unité spatiale que tu as créés.

Production 6

A ce stade-ci de ton travail tu vois clairement apparaître que Bruxelles est une grande ville qui assure une multitude de fonctions dont pas mal de services « rares » (ministères, universités, aéroport, hôpitaux spécialisés, É). Bruxelles est une métropole. Vas voir dans ta fiche à quoi correspond ce terme.

Tu peux aussi constater que les fonctions de la métropole bruxelloise occupent des localisations spécifiques dans la ville. Les différentes parties de la ville sont ainsi spécialisées chacune dans une ou plusieurs fonctions. Il semble que ce soit le centre qui concentre la plus grande diversité de fonctions alors que les périphéries sont plutôt spécialisées dans une seule fonction. D'un point de vue fonctionnel, la métropole semble se caractériser par une structure spatiale du type centre -périphérie.

Cependant, tu te rends compte que les informations dont nous disposons pour le moment sur Bruxelles sont insuffisantes pour comprendre comment tout le territoire de cet « organisme » urbain est organisé et comment il vit. Allons chercher de nouvelles informations...

3. Effectuer une coupe dans la métropole pour mettre en évidence son organisation spatiale (Où ?)

Les tâches suivantes vont nous conduire sur le terrain. Nous allons aller effectuer un prélèvement « paysager » pour visualiser à quoi correspondent réellement les unités spatiales que nous venons de mettre à jour. Nous allons pratiquer une coupe de la périphérie vers le centre de manière à tenter de confirmer la disposition concentrique que nous avons mise en évidence.

Le long de cet itinéraire tu seras non seulement attentif aux fonctions des différents quartiers traversés mais également à la morphologie de ces quartiers c'est-à-dire aux caractéristiques de leur bâti et de leurs infrastructures particulièrement celles de transport. En effet si nous voulons comprendre la répartition dans l'espace des fonctions de la métropole, nous devons savoir dans quelle morphologie ces fonctions sont présentes. La spécialisation d'un quartier dépend des caractéristiques de son bâti et de ses infrastructures. Un quartier constitué de maisons anciennes mitoyennes bordant des rues étroites sera plus facilement voué au commerce de détail qu'à celui des grandes surfaces par exemple.

Tâche 7

Collecte des données sur les fonctions et les morphologies de quartiers disposés le long de la coupe allant de la périphérie vers le centre de la métropole (transect urbain) : Dilbeek – Molenbeek – Bruxelles..

Note pour les enseignants :

Ce travail s'effectue soit sur le terrain, soit par l'observation d'un reportage photographique. L'activité de terrain prend une journée complète et demande de la part des élèves une aptitude à l'observation des paysages urbains, à la lecture de carte ainsi qu'à la gestion des notes de terrain. Elle requiert également un encadrement renforcé qui n'est pas toujours facile à obtenir dans nos écoles. Mais rien ne remplace le contact physique avec la ville. Il est vraiment intéressant d'amener des élèves mêmes s'ils vivent à Bruxelles dans des quartiers où sans le cours de géographie, ils n'auraient jamais mis les pieds.

Quoi qu'il en soit, de retour en classe, la structuration du transect urbain se fera à partir des photos réalisées sur le terrain ou mises à disposition des élèves. Seule cette tâche est présentée ici.

Production 7

Reporte sur l'extrait de plan de Bruxelles l'itinéraire que nous avons suivi pour effectuer le transect. Surligne sur ton plan le nom des quartiers que nous avons traversés.



Extrait de la carte topographique IGN 1/50.000e

Production 7

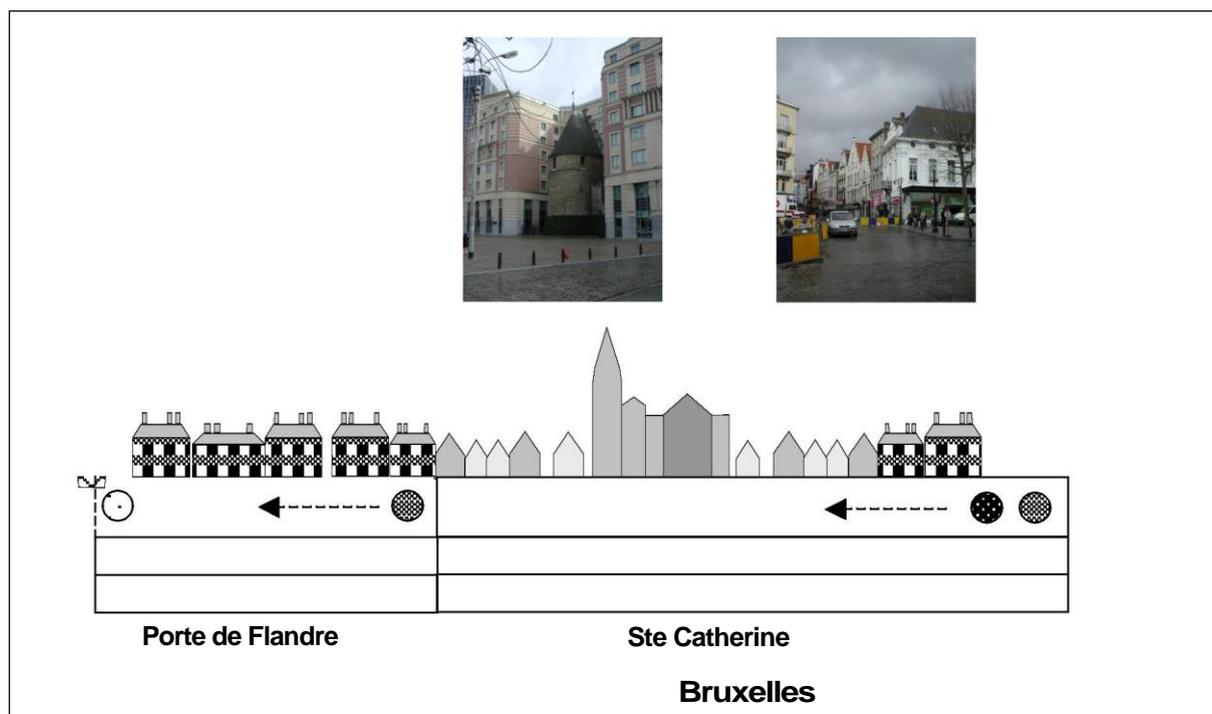
Tâche 8

Synthétise l'ensemble des informations que tu as collectées sur le terrain en représentant sur une coupe les fonctions et la morphologie de chacun des quartiers traversés.

Production 8

- Découpe et colle ensemble les 2 feuilles « Bruxelles : transect schématique » (documents ci-après).
- Compare le document avec la carte sur laquelle tu as reporté l'itinéraire parcouru sur le terrain. Remplace le nom des quartiers traversés sur le transect. Tu as quelques points de repère pour t'aider : le ring, le chemin de fer (gare de l'Ouest) et le canal.
- Découpe les photos des planches 1, 2 et 3 et classe-les en fonctions de l'itinéraire parcouru.
- Colle les photos en regard des différents quartiers que tu as fait figurer sur le transect de manière à faire correspondre à chaque quartier les paysages qui le caractérisent.
- Dans le cadre « fonctions : gommettes », colle des gommettes représentant les fonctions que tu as repérées dans le quartier correspondant.
- Découpe ensuite sur la feuille « Bruxelles : frise » les icônes représentant la morphologie des quartiers. Sélectionne par quartier la ou les icônes qui te paraissent le mieux refléter la morphologie du quartier considéré. Colle ensuite chaque icône sur le bord supérieur du transect

Pour réaliser cette production, inspire-toi de l'exemple ci-après :



Dilbeek – Bruxelles : planche des photos 1 X

Dilbeek : vue vers St-Ulris-Kapelle



Dilbeek : vue vers Grand-Bigard



Dilbeek ouest : ferme réaffectée



Dilbeek : vue depuis Chée de Ninove Dilbeek : Verheydenst., commerces



Dilbeek : Verheydenst., marché



Dilbeek : donjon, hôtel de ville



Dilbeek : Tuinbouwlaan, villas



Dilbeek : vue vers l'Est, Ring



Dilbeek : Broekstraat, vers Anderlecht Dilbeek: Broekstraat, vers Anderlecht



Dilbeek: ch. Ninove, anc. gare tram



Dilbeek – Bruxelles : planche des photos 2 X

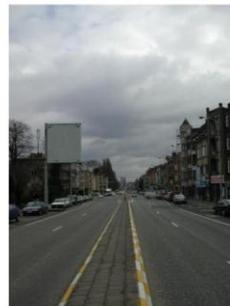
Molenbeek : vue vers Dilbeek



Molenbeek : vue ring vers le Nord



Mol. : ch. Ninove vers BXL



Mol. : [crf.ch](#). Ninove, r. Missionnaires



Mol. : r. Missionnaires



Mol. : r. de la Cordialité (Bowindows)



Mol. : vue de la vallée du Molenbeek



Mol. : av. des Ménéstrels, bel-étage



Mol. : Bld. Machtens, barres appts.



Mol. : r. de Dilbeek, appartements



Mol. : r. de Dilbeek, cité-jardin



Mol. : r. de Dilbeek, cité-jardin



Dilbeek – Bruxelles : planche des photos 3 X

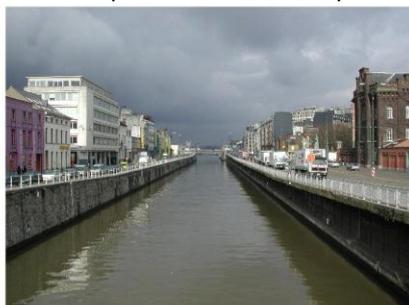
Mol. : r. Ostendael, imm. Sociaux



Mol. : r. Délierre, imm. sociaux



Mol. : quai du Hainaut, entrepôts



BXL. : r. de Flandre, ateliers, É



BXL. : r. de Flandre, imm. classiques



BXL. : r. de Flandre, mais. trad.



BXL. : r. Ste Catherine



BXL. : pl. Ste Catherine, trad./class.



BXL. : quai aux briques

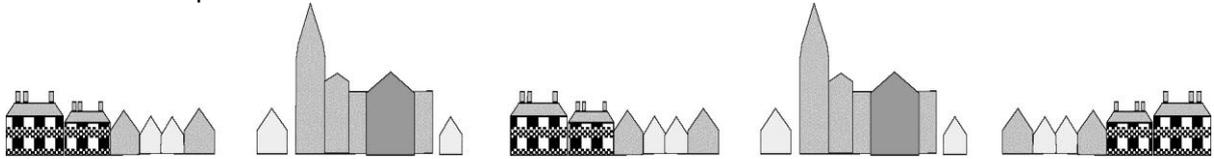


BXL. : Tour Noire, pl. du samedi

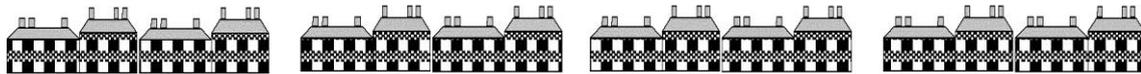


Bruxelles: Frise X

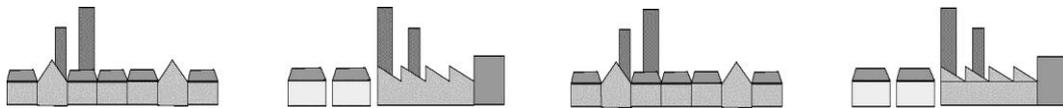
Centre historique



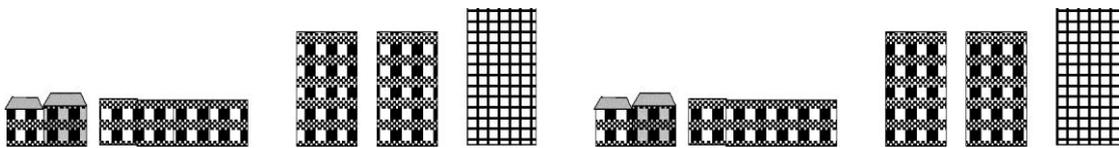
Anciens faubourgs



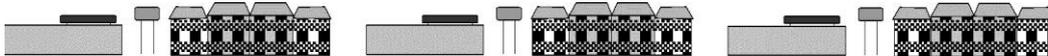
Proche banlieue : banlieue industrielle – banlieue résidentielle



Grande banlieue : banlieue résidentielle



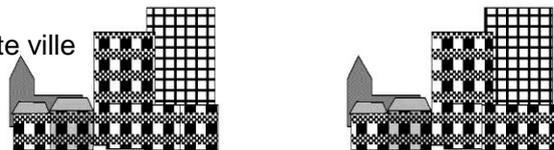
Grande banlieue : banlieue résidentielle – banlieue commerciale



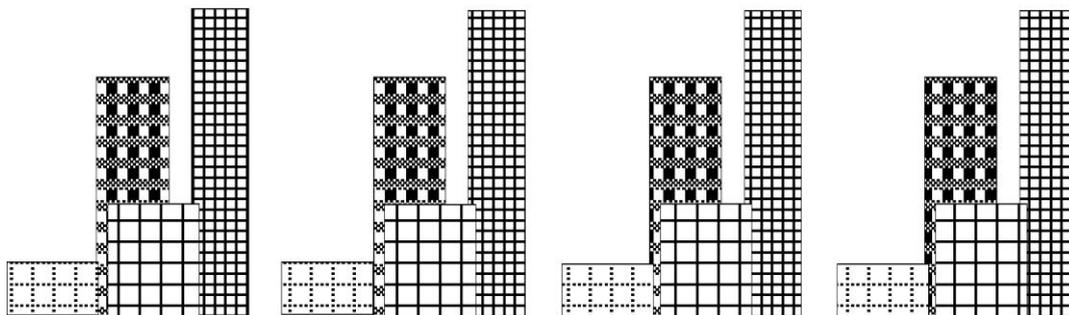
Campagne périurbaine : villages



Petite ville



Centre des affaires



Légende du transect schématique X

Bruxelles : transect schématique

Centre

Centre historique

Centre des affaires

Banlieue

Proche banlieue

Anciens faubourgs

Banlieue industrielle

Banlieue résidentielle

Grande banlieue

Banlieue résidentielle

Banlieue commerciale

Espace périurbain

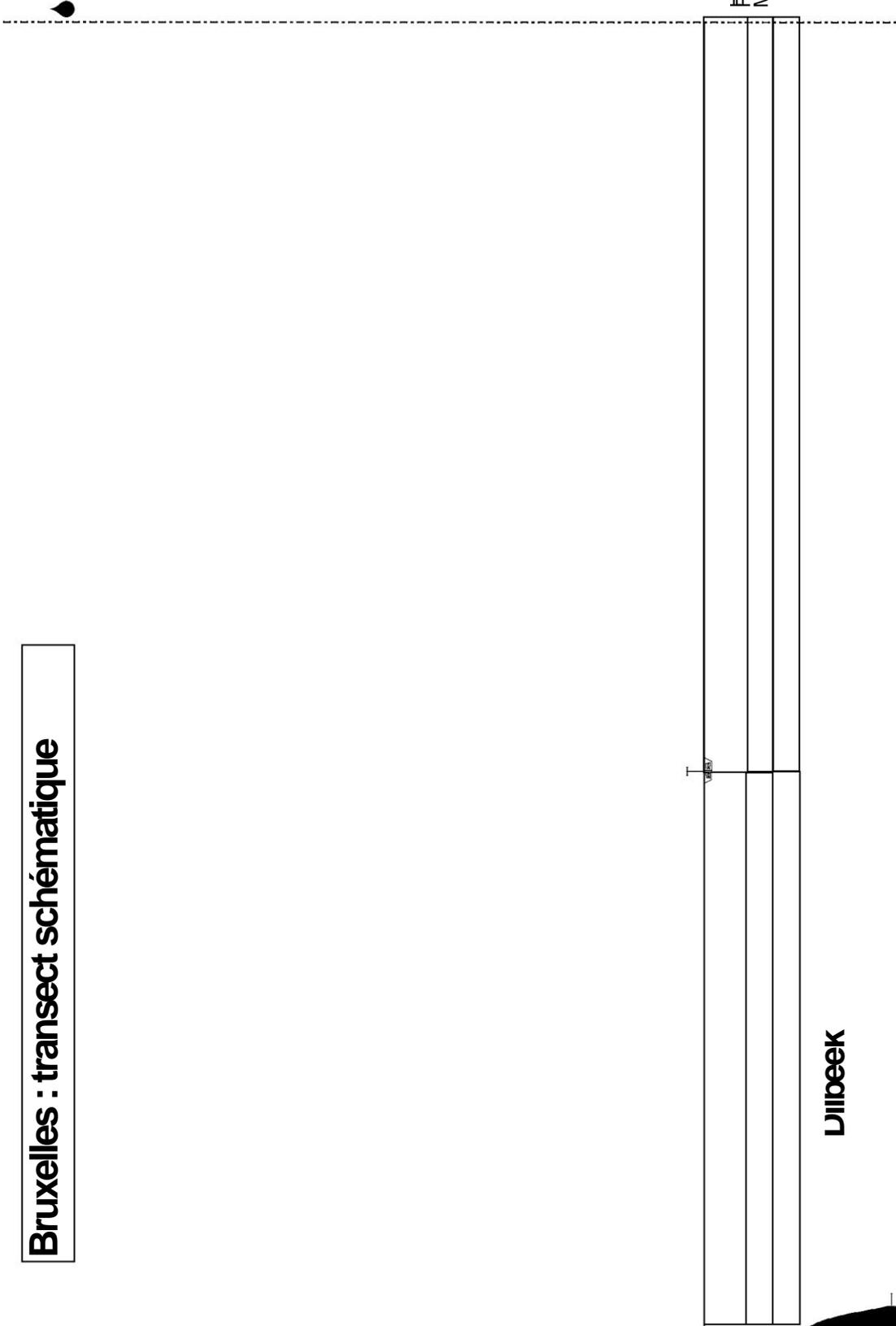
Campagne périurbaine

Villages et lotissements

Petite ville

Dilbeek Molenbeek Bruxelles

Bruxelles : transect schématique

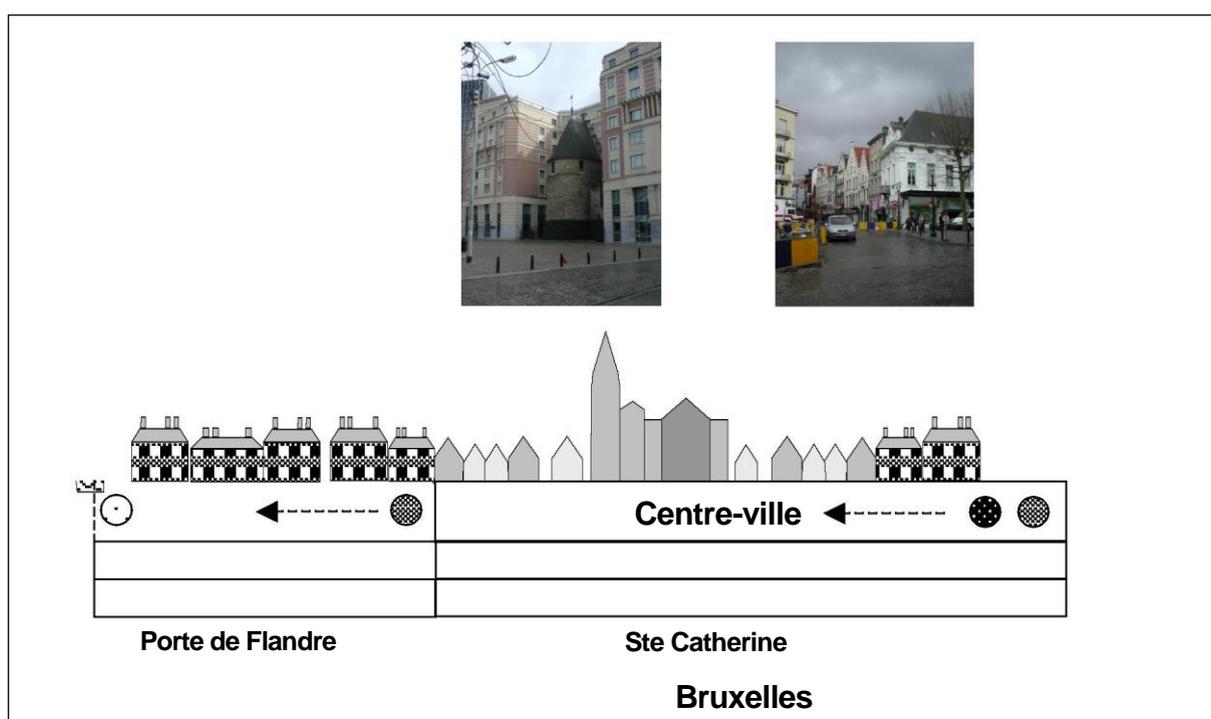


Tâche 9

En considérant à la fois les fonctions et la morphologie des différents quartiers qui figurent maintenant sur ton transect, quelles unités spatiales vois-tu se dégager dans cette coupe de la métropole bruxelloise.

Production 9

- Lis les textes descriptifs des unités spatiales (ci-après) et observe les photos collées sur ton transect
 - Découpe dans la légende du transect schématique les noms des unités spatiales que tu as repérées.
 - Colle ces noms en regard des unités qui leur correspondent (Centre, Banlieue, É)
- Inspire-toi de l'exemple ci-après :



Dilbeek - Bruxelles

Textes descriptifs des unités spatiales

LE CENTRE HISTORIQUE (photos 8,15,16 – Carte zone 1)

Au delà de la tour marquant la limite de la première enceinte, en direction de la Grand'place, les bâtiments traditionnels préservés font leur apparition. Ce sont des maisons étroites, à la façade ouvragée ou crénelée, comme on les faisait au 17^e ou au 18^e siècle. Dans les rues proches de l'église, ces maisons traditionnelles alternent avec quelques bâtiments classiques, les petits commerces ou des constructions beaucoup plus récentes.

LA BANLIEUE PROCHE (les anciens faubourgs) (photos 7,8 – Carte zone 2)

Sur l'autre rive du canal, à côté de quelques maisons traditionnelles, quelques bâtiments témoignent de l'expansion du bâti au 19^e siècle. Des immeubles de style classique, plus larges que hauts, montrent l'opulence des marchands d'autrefois. D'anciennes boutiques alternent avec ces immeubles imposants.

LA BANLIEUE PROCHE (la banlieue industrielle) (photos 6,13,14 – Carte zone 3)

Sur une rive du canal se succèdent d'anciens ateliers, des entrepôts et de petites manufactures.

Les quartiers présentent des logements faits de maisons ouvrières jointives au style architectural standardisé pour chaque îlot.

Plus loin, les logements ouvriers font place à des cités-jardins, où les maisons individuelles non mitoyennes sont prévues pour quatre familles et à des ensembles d'habitations sociales.

LA BANLIEUE PROCHE (la banlieue résidentielle) (photos 4,5,12 – Carte zone 4)

Les immeubles traduisent les phases successives de l'urbanisation. Dans certaines rues, du bâti des années 1920 présente les fenêtres avancées (les bow-windows) typiques de cette époque. Ailleurs, des maisons de type bel-étage des années 1970 forment des ensembles jointifs le long de la voirie. Le long des axes principaux des immeubles à appartements d'une dizaine d'étages donnent à l'ensemble une allure « de digue de mer ».

LA GRANDE BANLIEUE (la banlieue résidentielle) (photos 3,11 – Carte zone 5)

A proximité des grands axes, les habitations alternent avec les petits commerces, les stations de carburant et les grandes surfaces commerciales.

Les grands immeubles à appartements sont rares. Les bâtiments ne comportent que trois ou quatre étages maximum. Les maisons sont plutôt unifamiliales, souvent jointives, disposées en ligne, entre quelques ateliers et commerces.

LA CAMPAGNE PERIURBAINE (photos 1,2,9,10 – Carte zone 6)

Quelques villages résistent encore à la pression urbaine. Entre ces villages, les vestiges des parcelles agricoles et les bois aèrent le paysage. Devant l'église, la rue commerçante est jalonnée de bâtiments jointifs dont le rez-de-chaussée est occupé par des boutiques, des banques ou des bureaux. A la périphérie des villages des lotissements de villas des années 1950 aux plus récentes marquent la limite entre l'espace bâti et les parcelles cultivées. A l'horizon, derrière les serres et le ring, se dresse la masse et les immeubles de l'agglomération. Au loin, la silhouette d'une petite ville satellite É

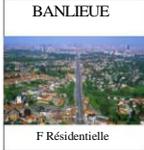
Tâche 10

Tu t'es rendu compte lors des précédentes tâches de la difficulté d'avoir une vue d'ensemble de la métropole lorsqu'on se limite à la perception de ses paysages. Nous allons prendre de la hauteur pour obtenir une vision plus globale de Bruxelles. Grâce à un jeu de photos aériennes obliques, tu vas pouvoir confirmer ce que tu as commencé à faire apparaître sur ton transect. Tu vas également pouvoir étendre ces informations à une zone plus large de la métropole bruxelloise.

Production 10

- Découpe dans la planche des photos aériennes les 12 photos qui vont te permettre de visualiser la même zone de la métropole que celle qui est représentée sur ton transect.
- Sur une feuille en A3, colle un morceau du plan de Bruxelles correspondant à la zone que tu as identifiée sur les photos aériennes.
- Dispose les photos de part et d'autre de cette bandelette de plan de manière à ce que les choses se correspondent le mieux.
- Indique au-dessus de chaque photo l'unité spatiale à laquelle elle correspond et, en dessous, la ou les fonctions qui y sont présentes.

Inspire-toi de l'exemple ci-après :

Note pour les enseignants :

Des photos aériennes obliques sont disponibles dans plusieurs sources. On en trouve un certain nombre sur des sites internet et dans différentes publications de Bruxelles-Capitale. Mais un ouvrage récent est remarquable par la qualité et l'abondance de ses photos. Il s'agit de : W. ROBBERECHTS, *Brussels a view from the sky*, Leuven, Davidsfonds NV, 2004.

La solution la plus opérationnelle est de projeter une série de ces photos aux élèves afin qu'ils puissent les analyser en détail. On leur distribue ensuite des miniatures qui leur rappellent ce qu'ils ont vu. Cela leur permet de structurer l'ensemble des informations dont ils ont besoin pour passer de la vision au sol à la vision aérienne, étape fondamentale avant d'arriver à la carte.

Tâche 11

Grâce à toutes ces nouvelles informations, tu vas pouvoir améliorer ta carte par points du début. Tu vas également pouvoir compléter le transect schématisé. Tu touches au but, tu vas bientôt pouvoir structurer l'entièreté de l'espace de la métropole bruxelloise.

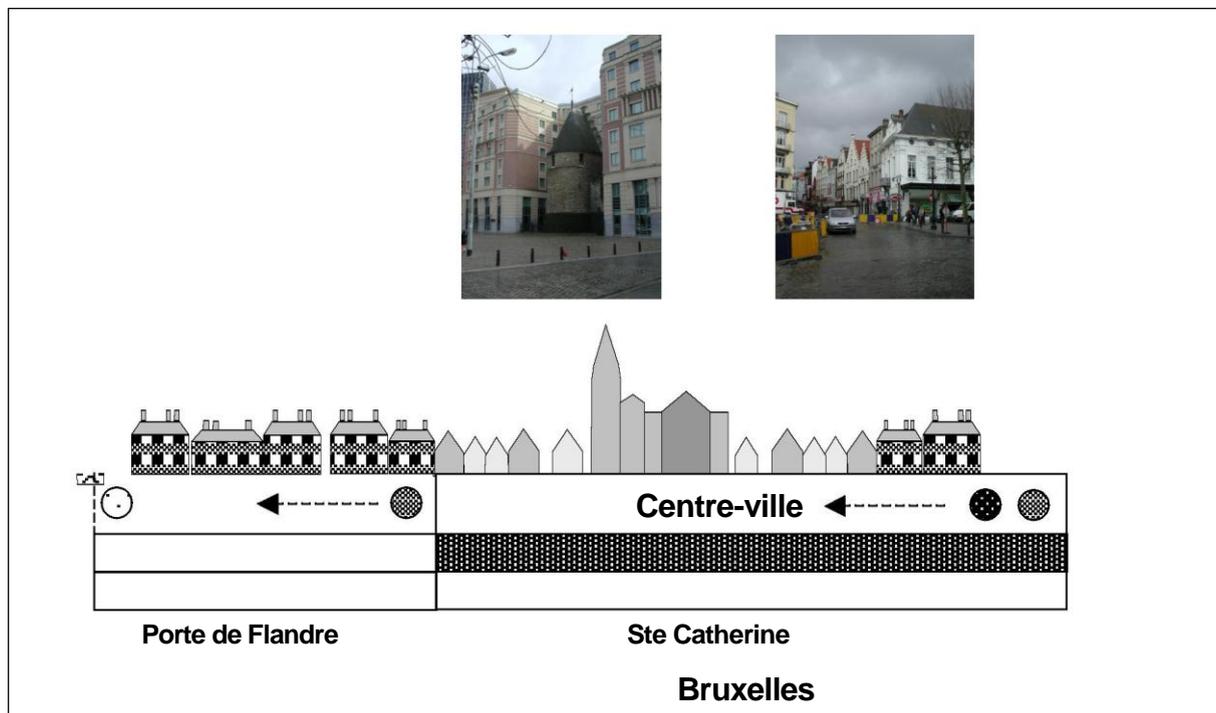
Avant d'arriver à la construction d'une carte de synthèse de cette organisation spatiale de Bruxelles, il faut que tu mettes en relation les unités spatiales de la métropole avec leurs fonctions et leurs morphologies.

Production 11

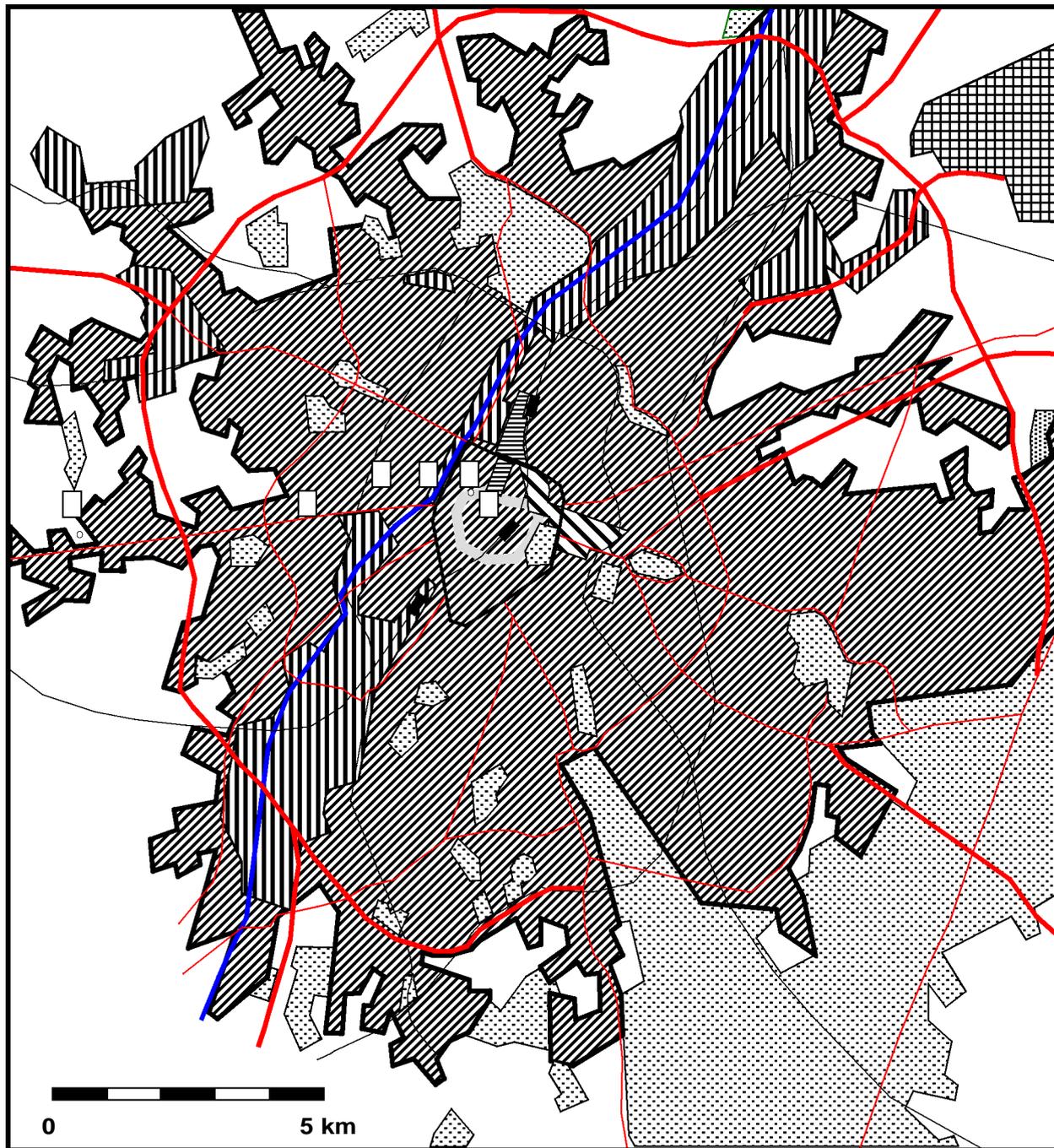
Peux-tu faire le lien entre les unités spatiales et les fonctions de la métropole ?

Observe la carte schématique des fonctions. Pour chaque unité spatiale, et d'après la légende, colorie la bandelette « Fonctions : couleurs » de la couleur de la fonction que tu as identifiée (tu peux utiliser des hachures s'il y a plusieurs fonctions).

Inspire-toi de l'exemple ci-après :



Bruxelles : carte schématique des fonctions de la métropole

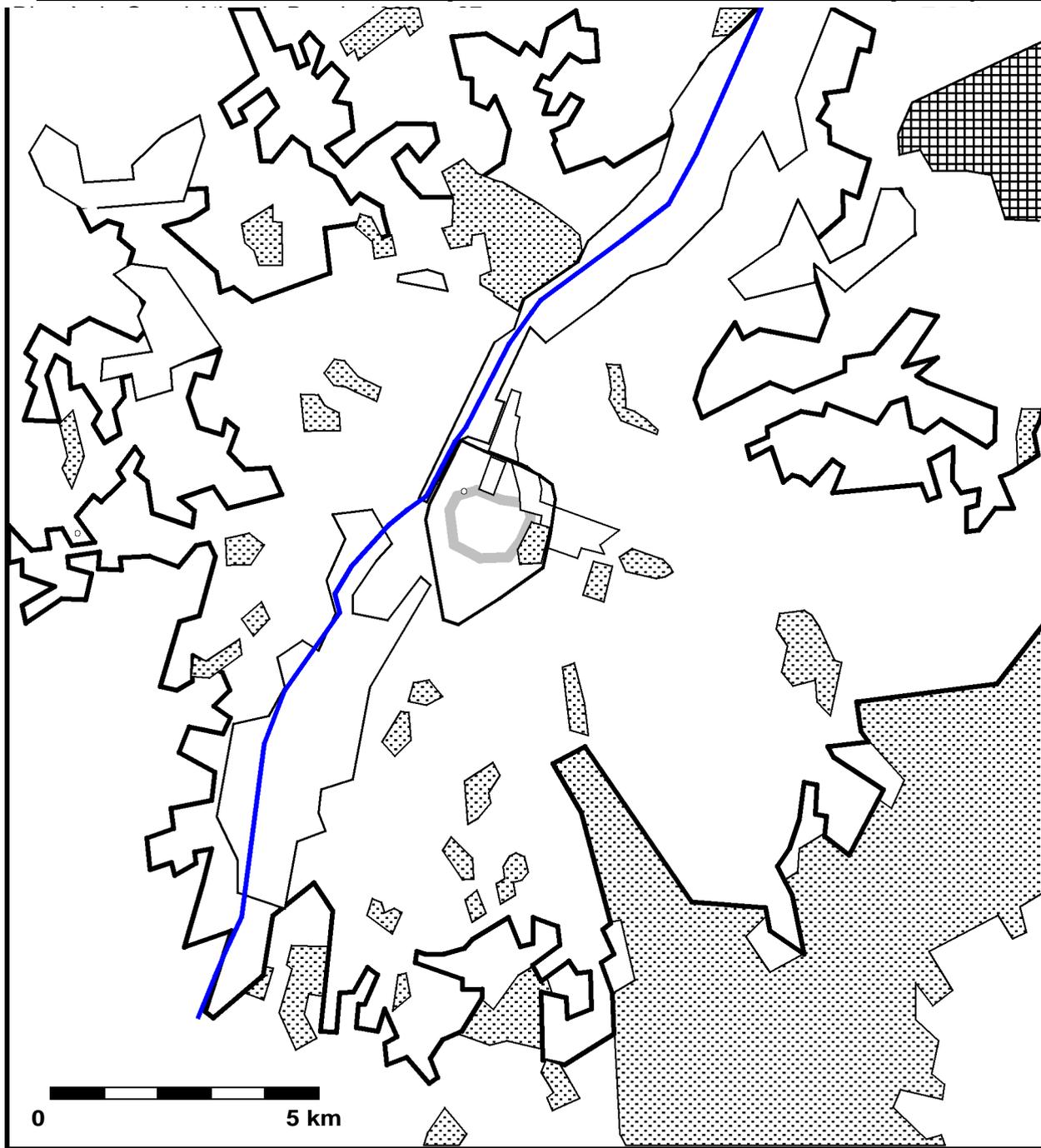


D'après le Grand Atlas de Boeck, 1996, p. 27

T. Delporte

- | | | |
|---|--|--|
|  Fonction résidentielle |  Fonction industrielle |  Gares et lignes SNCB |
|  Fonction des services : affaires, commerces |  Fonction des services : transports |  Zone aéroportuaire |
|  Fonction des services : politique, administrative |  Fonction des services : culture, loisirs |  Forêts, bois, parcs |

Bruxelles : carte schématique des fonctions de la métropole (fond)



- Fonction résidentielle
- | | | |
|--|--|--|
| | | |
| | | |
| | | |

Fonction des services : affaires, commerces

Fonction des services : politique, administrative

Fonction industrielle

Fonction des services : transports

Fonction des services : culture, loisirs

Gares et lignes SNCB

Zone aéroportuaire

Forêts, bois, parcs



4. Synthétiser l'organisation spatiale de la métropole (Où ?)

Pour avoir une vision complète de l'organisation de l'espace de la métropole, nous allons maintenant croiser toutes les informations que nous avons récoltées. Tu as pu te rendre compte qu'il existe des relations entre les fonctions des différentes unités spatiales et leurs morphologies. Mais tu es en train également de découvrir que selon leurs localisations dans l'espace de la métropole, les différentes unités spatiales jouent des rôles différents. Notre travail consiste à ce stade-ci à construire une carte de synthèse de l'organisation de l'espace de la métropole bruxelloise.

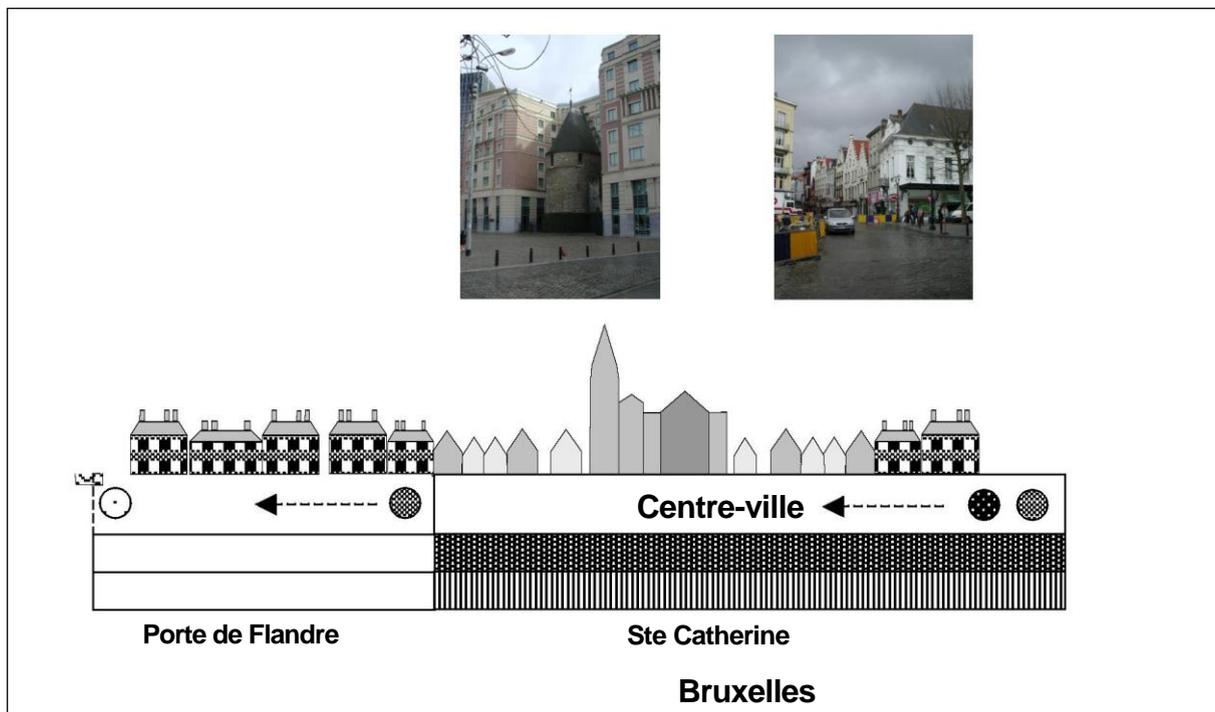
Tâche 12

Peux-tu faire la synthèse entre les unités spatiales, les fonctions de la métropole et la morphologie des quartiers de la métropole ?

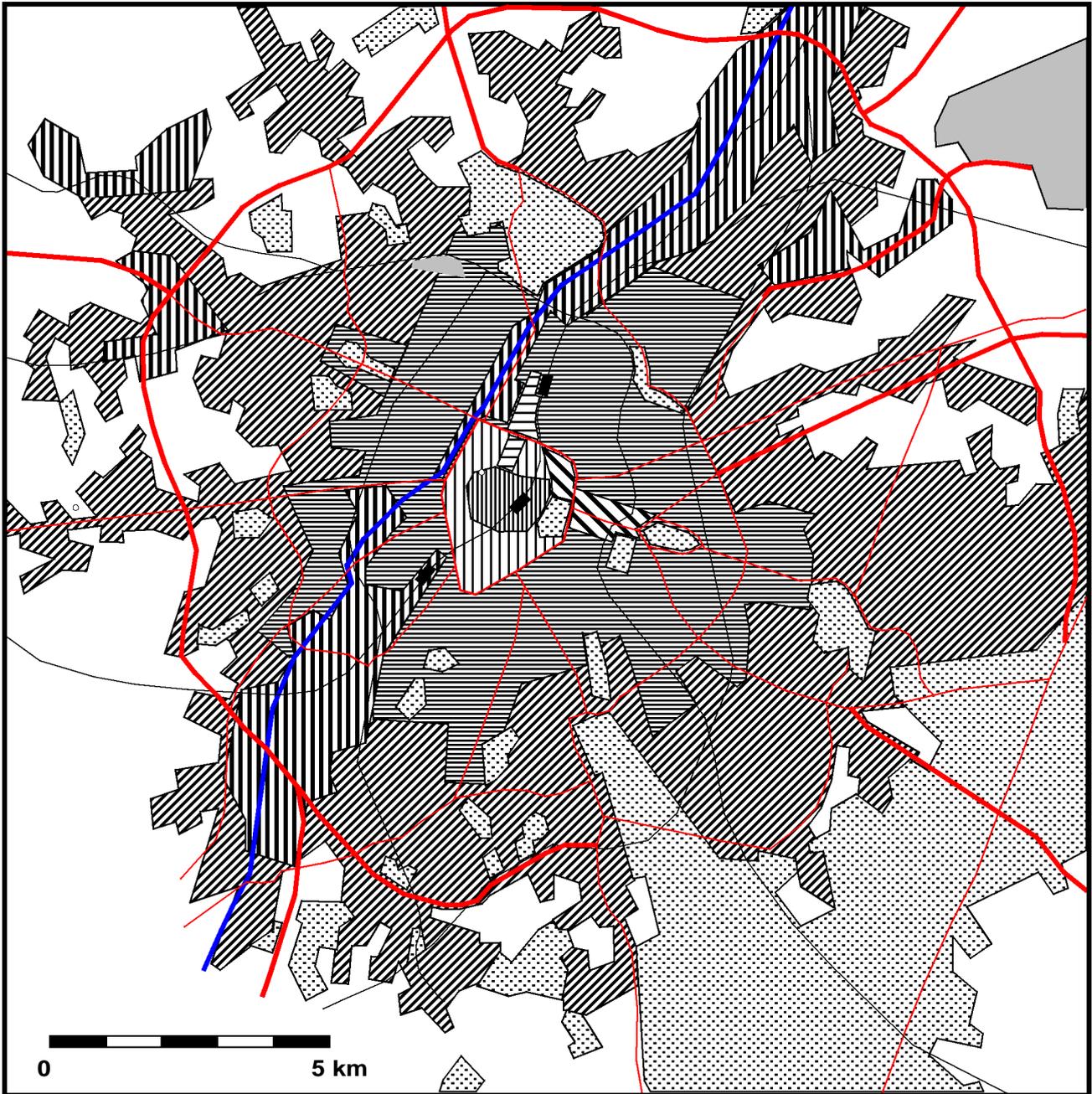
Production 12

- Observe la carte schématique de la morphologie du bâti et des infrastructures de Bruxelles. Pour chaque unité spatiale, et d'après la légende, colorie la bandelette « Morphologie » de la couleur de la morphologie que tu as identifiée.

Inspire-toi de l'exemple ci-après



Bruxelles : carte schématique de la morphologie du bâti et des infrastructures



D'après le Grand Atlas de Boeck, 1996, p. 27

T. Delporte

	Rues étroites et sinueuses Maisons étroites, bâti 17e-18e		Rues étroites ou larges Bâti du début du 19e		Rues étroites ou larges, rectilignes Maisons ouvrières, anciennes industries
	Rues étroites ou larges Bâti des années 1850 - 1950		Grands axes : autoroutes, É Maisons unifamiliales, commerces		Aéroport
	Avenues larges et rectilignes Immeubles 20 ^e et 21 ^e : bureaux		Avenues larges et rectilignes Immeubles de prestige 19 ^e , 20e		Forêts, bois, parcs
	Villages : commerces Lotissements de villas		Gares et lignes SNCB		Autoroutes

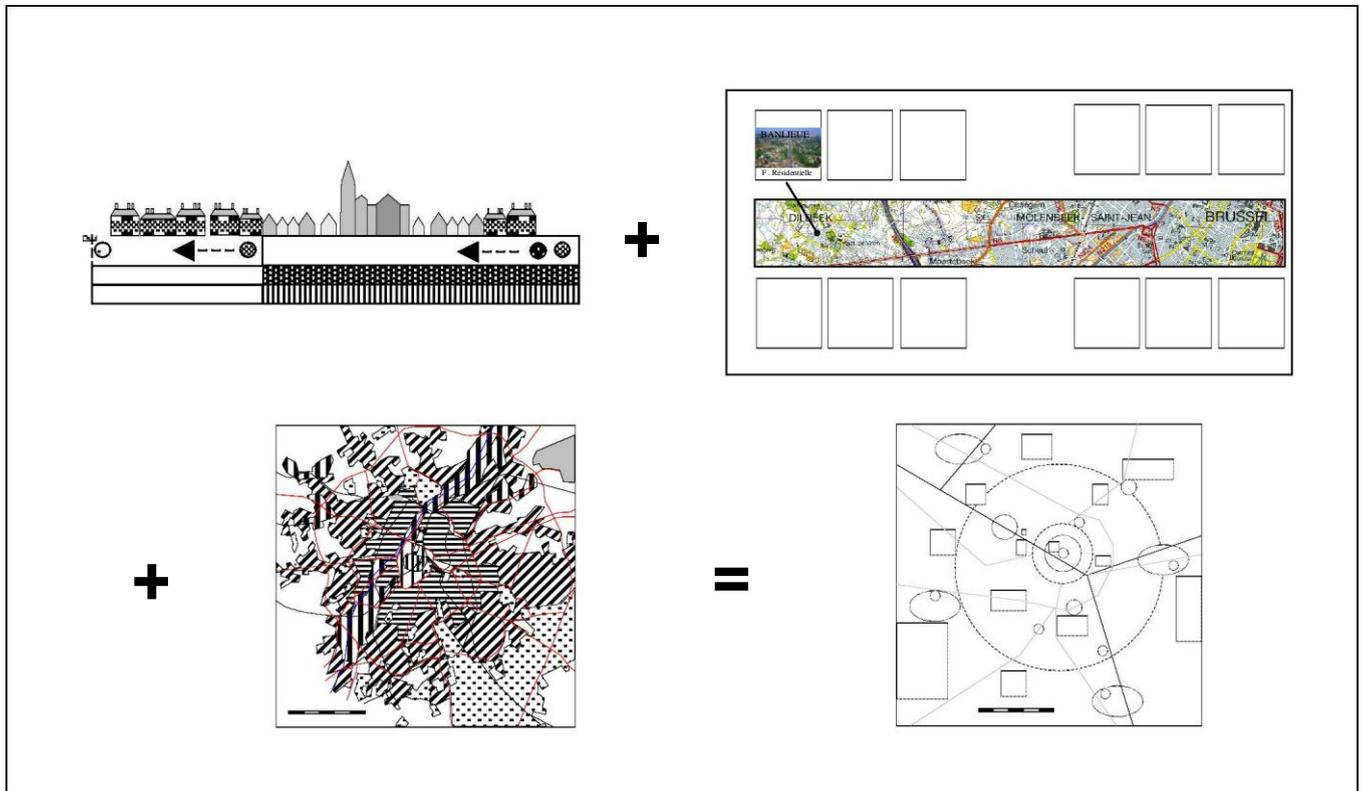
Tâche 13

Es-tu capable de synthétiser les unités spatiales de Bruxelles en construisant une carte schématique de synthèse ?

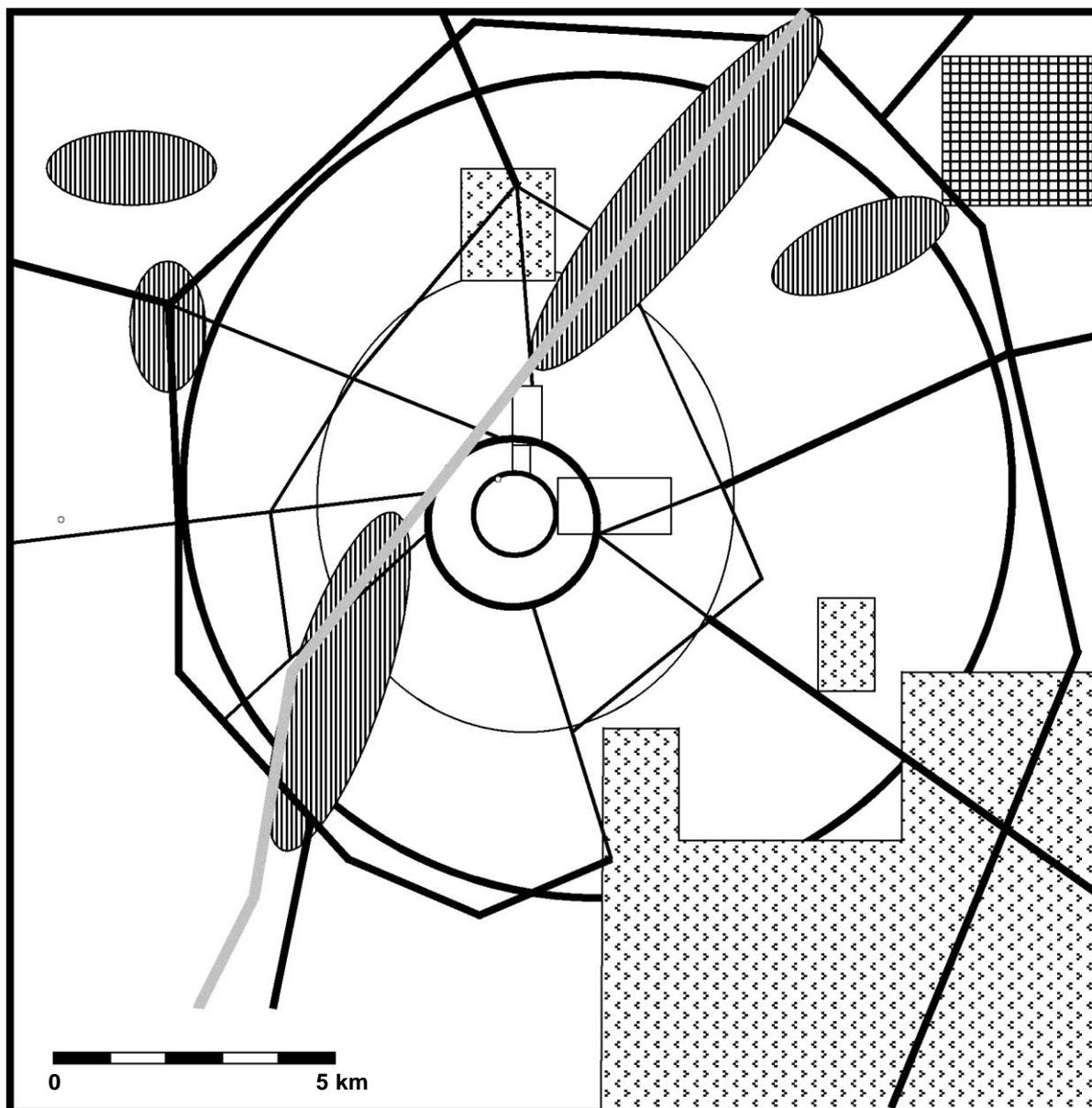
Production 13

- Etale devant toi ton transect schématique, ta coupe en vues aériennes obliques et ta carte schématique de la morphologie du bâti et des infrastructures.
- Prends le fond de carte schématique de synthèse des unités spatiales.
- Reporte sur ce fond de carte les limites des différentes unités spatiales qui figurent sur ta coupe schématique. Observe bien, ces limites viennent en général s'appuyer sur de grandes infrastructures de transport : ring autoroutier, grandes artères contournant la ville, canal, ligne de chemin de fer, É
- Colorie les figures () de la carte de synthèse en fonction de la légende que tu as utilisée sur ta coupe schématique.
- Réalise enfin la légende de ta carte.

Ta démarche peut se résumer au schéma suivant :



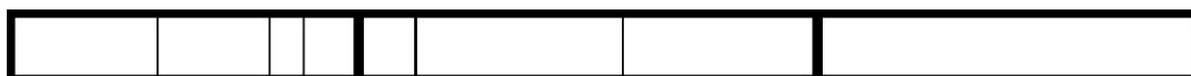
Bruxelles : unités spatiales de la métropole (fond de carte)



Centre-ville

Banlieue

Espace périurbain



Centre historique

Couronne centrale

Centre des affaires

Proche banlieue

Grande banlieue

Campagne périurbaine



Zone industrielle



Espace boisé

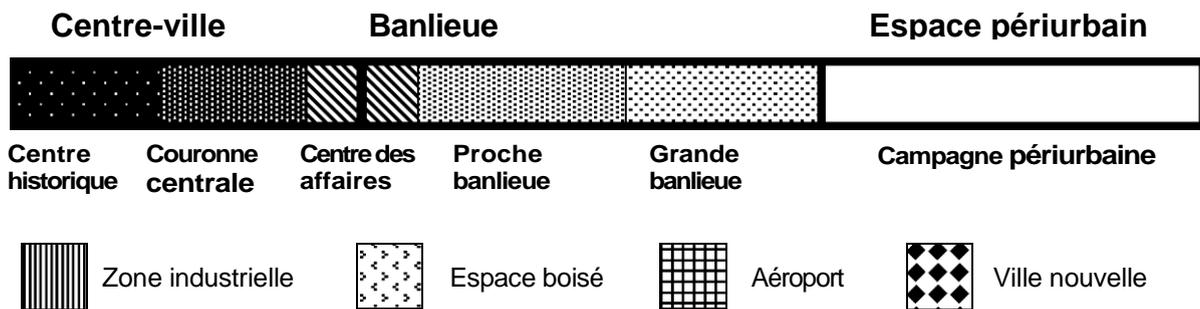
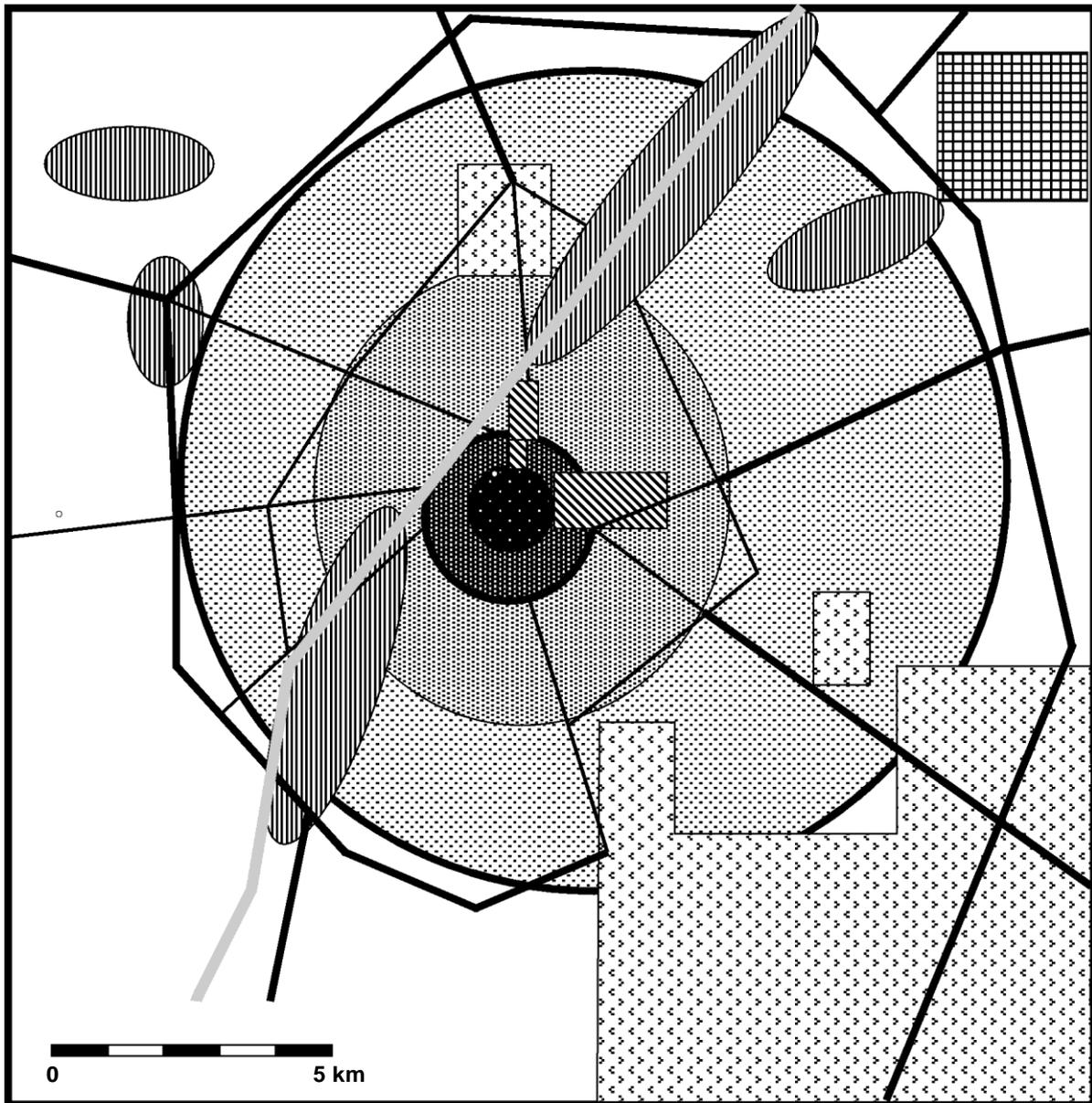


Aéroport



Ville nouvelle

Bruxelles : unités spatiales de la métropole (carte schématique de synthèse)



Te voilà arrivé au bout d'un fameux travail, mais tu n'es pas encore au bout de tes peines. Tu as mis en évidence l'organisation de l'espace de la métropole bruxelloise, mais nous n'avons encore rien expliqué.

La prochaine étape de notre travail s'attachera à répondre à la question « pourquoi ? ». Mais avant d'entrer dans cette phase explicative nous allons voir si l'organisation de l'espace que nous venons de découvrir à Bruxelles est unique ou si elle se répète dans d'autres métropoles.

A titre de comparaison, nous te proposons d'aller explorer la structure spatiale de Paris. Mais cette fois, tu sais comment t'y prendre. Donc nous te laisserons faire la preuve que tu peux te débrouiller tout seul. Juste pour t'aider, tu trouveras ci-dessous le scénario que nous avons suivi pour Bruxelles. Tu auras ainsi un rappel des grandes étapes par lesquelles tu dois passer et des productions auxquelles tu dois arriver.

Quoi ?	Identifier les fonctions présentes dans la métropole	Tableau des fonctions
Où ?	Localiser les fonctions trouvées	Carte par points
Où ?	Mettre en relation les fonctions des quartiers et leurs morphologies	Transect schématique
Où ?	Synthétiser l'organisation spatiale de la métropole	Carte schématique de synthèse

Dégager l'organisation spatiale de la métropole parisienne

- 1. Identifier les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques de la métropole en effectuant un transect du centre vers la périphérie**
 - 2. Identifier les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques de l'ensemble de la métropole en consultant des cartes thématiques**
 - 3. Identifier les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques de l'ensemble de la métropole en consultant des documents**
 - 4. Synthétiser les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques des unités spatiales de la métropole en réalisant une carte de synthèse**
-



1. Identifier les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques de la métropole en effectuant un transect du centre vers la périphérie

Cette fois, tu sais comment t'y prendre pour décrire l'organisation de l'espace d'une métropole puisque tu viens de réaliser ce type de tâche sur Bruxelles. Nous te laisserons donc beaucoup plus d'initiatives et les instructions seront beaucoup plus générales.

Tâche 1

Tu survoles en avion, à basse altitude, le long d'un couloir aérien de direction Sud-Est Nord-Ouest qui te permet de découvrir Paris vu du ciel depuis le Louvres jusqu'à Cergy-Pontoise. Tu as une douzaine de clichés à ta disposition pour te rappeler ce que tu as vu. Décris les fonctions et les caractéristiques morphologiques de chaque quartier survolé, représenté par une photo.

Production 1

Crée un tableau à deux entrées du type de celui qui figure ci-après et indique dans les cellules appropriées les fonctions et les caractéristiques morphologiques du quartier que tu considères.

Guide de lecture de la morphologie et des fonctions des quartiers urbains

Numéro de la photo et nom du quartier			
Caractéristiques morphologiques	Bâti Ex: Maisons mitoyennes, villas, immeubles d'appartements, immeubles de bureaux, hangars, monuments, etc.		
	Infrastructures de transport Ex: Grands axes routiers, chemin de fer, voies navigables, ports, aéroports, etc.		
	Autres occupations des sols Ex: Parcs, bois, terrains de sport, stades, terrains industriels, terrains agricoles, etc.		
	Époque d'urbanisation Urbanisation traditionnelle Urbanisation industrielle Urbanisation postindustrielle		
Fonctions			

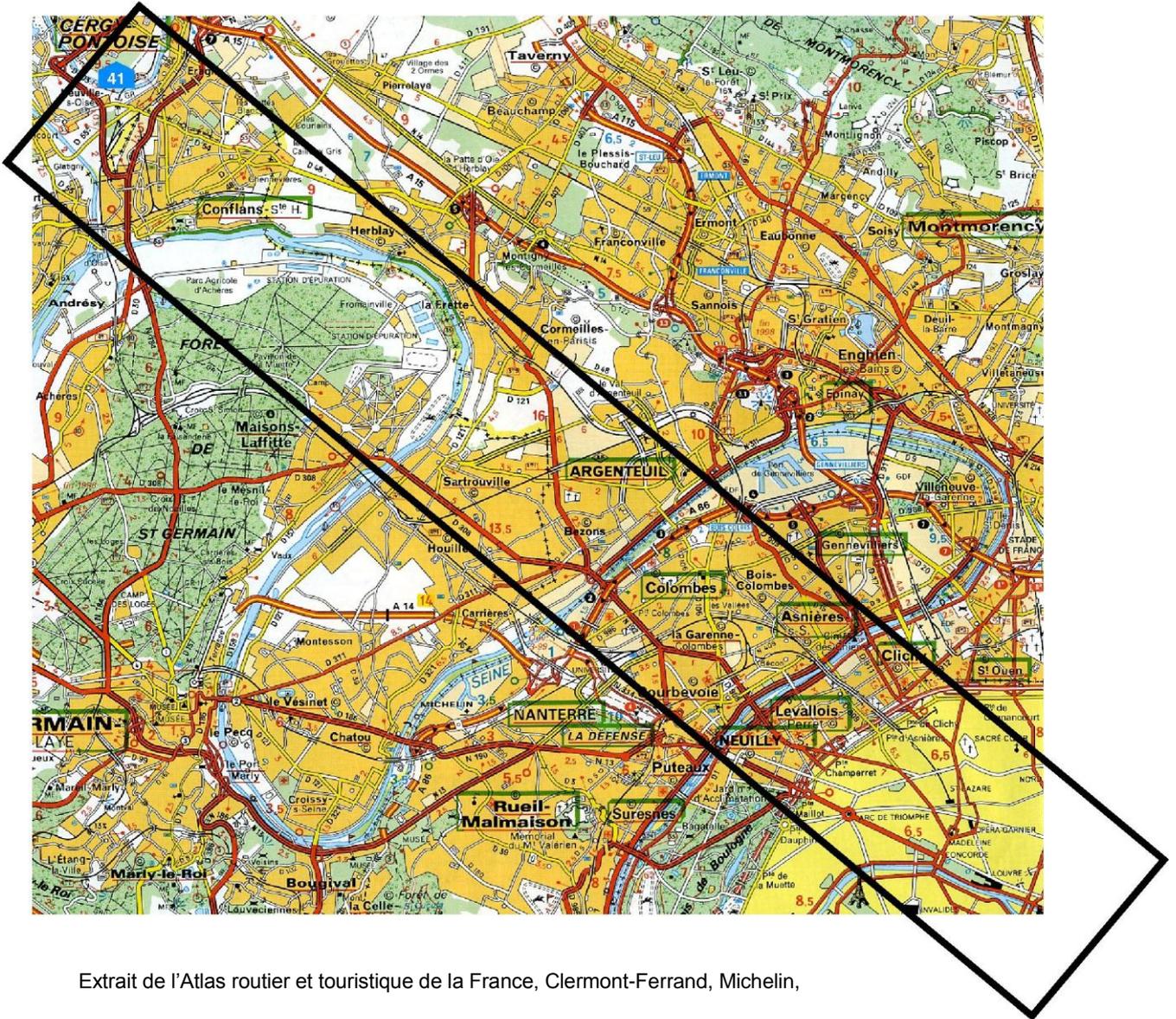
D. Belayew et T. Delporte, 2005

Inspire-toi de l'exemple qui suit

Numéro de la photo et nom du quartier		Photo 1 Île de la cité
Caractéristiques morphologiques	Bâti Ex : Maisons mitoyennes, villas, immeubles d'appartements, immeubles de bureaux, hangars, monuments, etc.	Immeubles de rapports de 4 à 6 étages Monuments Immeubles de prestiges
	Infrastructures de transport Ex : Grands axes routiers, chemin de fer, voies navigables, ports, aéroports, etc.	Fleuve canalisé Nombreux ponts Voies rapides le long du fleuve Réseau de rues étroites très dense Quelques places et squares
	Autres occupations des sols Ex : Parcs, bois, terrains de sport, stades, terrains industriels, terrains agricoles, etc.	Peu d'espaces verts Quais arborés
	Époque d'urbanisation Urbanisation traditionnelle Urbanisation industrielle Urbanisation postindustrielle	Urbanisation industrielle avec quelques monuments de l'époque traditionnelle
Fonctions		Loisir et culture Commerciale Politique et administrative Résidentielle Transport







Extrait de l'Atlas routier et touristique de la France, Clermont-Ferrand, Michelin,

Note pour les enseignants :

Le choix du couloir aérien a été fait en fonction des documents photographiques disponibles mais aussi parce qu'il est un bon échantillon de l'organisation spatiale de la métropole parisienne.

Comme pour Bruxelles, les photos aériennes de Paris sont nombreuses. On en trouve facilement sur Internet et dans les manuels scolaires français. L'ouvrage de référence que nous avons utilisé est : Y. ARTHUS-BERTRAND, Paris vu du ciel, Paris, Editions du Chêne, 2002.

Le travail sur les photos aériennes obliques offre l'avantage d'avoir des vues généralisantes sur les caractéristiques des quartiers urbains. Ce travail exige un peu d'entraînement de la part des élèves. Il peut utilement être complété par un travail sur des photos paysagères (prises au sol). Mais si ce type de photos est abondant pour le centre de Paris, c'est loin d'être le cas pour la périphérie.

À titre d'exemple, suivent trois exemples des types de cliché aérien oblique que l'on peut trouver sur la banlieue et l'espace périurbain de Paris



Paris, Montfermeil (Seine St Denis), M. IVERNEL (sous la direction de),
Histoire Géographie 6^e, Paris, Hatier, 2004, p.269



Cergy-Pontoise, site internet <http://www.san-cergy-pontoise.fr/>



Beaumont, Val d'Oise, Centre commercial, s.r.

2. Identifier les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques de l'ensemble de la métropole en consultant des cartes thématiques

Tâche 2

En observant attentivement la carte des fonctions et celle de l'occupation du sol de Paris, essaie de dégager une première ébauche des grandes unités spatiales de la métropole

Production 2

Place un calque sur la carte de l'occupation des sols de Paris et délimite les trois unités principales : centre-ville, banlieue et espace périurbain. Ensuite essaie de voir si certaines sous-unités ne t'apparaissent pas au sein des trois unités principales.

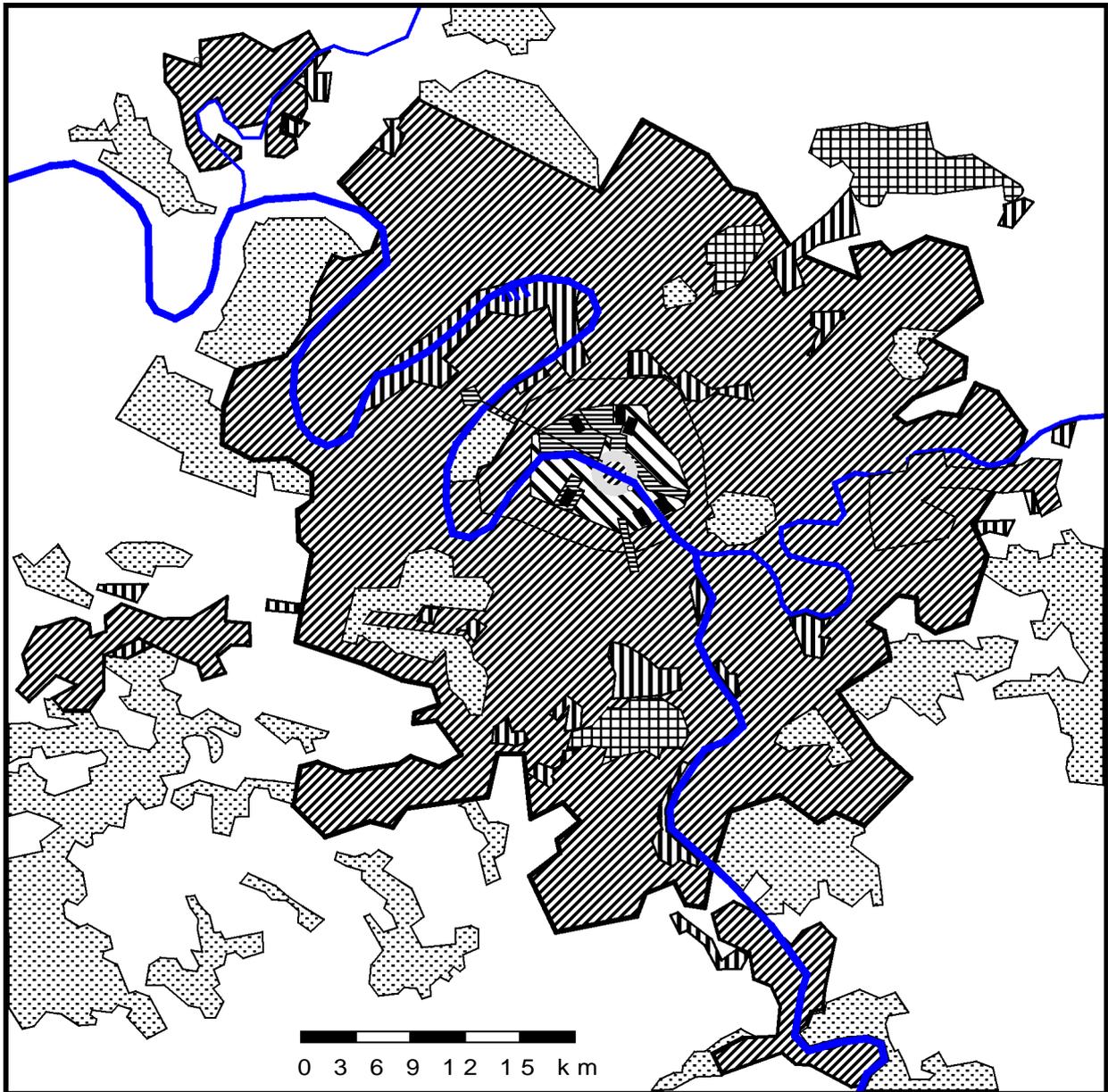
N'oublie pas de créer une légende à ta carte. Réfléchis aux couleurs que tu vas utiliser puisque tu devras comparer Paris avec Bruxelles.

Note pour les enseignants :

Comme annoncé en début de séquence, le travail de l'élève est ici laissé en autonomie encadrée. Cela signifie que c'est lui qui prend, qui doit prendre les initiatives. L'enseignant est-là pour le conseiller et lui rappeler de temps à autres les outils qu'il est censé maîtriser.

La production est aussi beaucoup moins encadrée. Chacun doit s'essayer, jauger où il en est par rapport au niveau de compétence que l'on attend de lui. Prévoyez du calque en suffisance, les brouillons sont nombreux !

Paris : les fonctions de la métropole

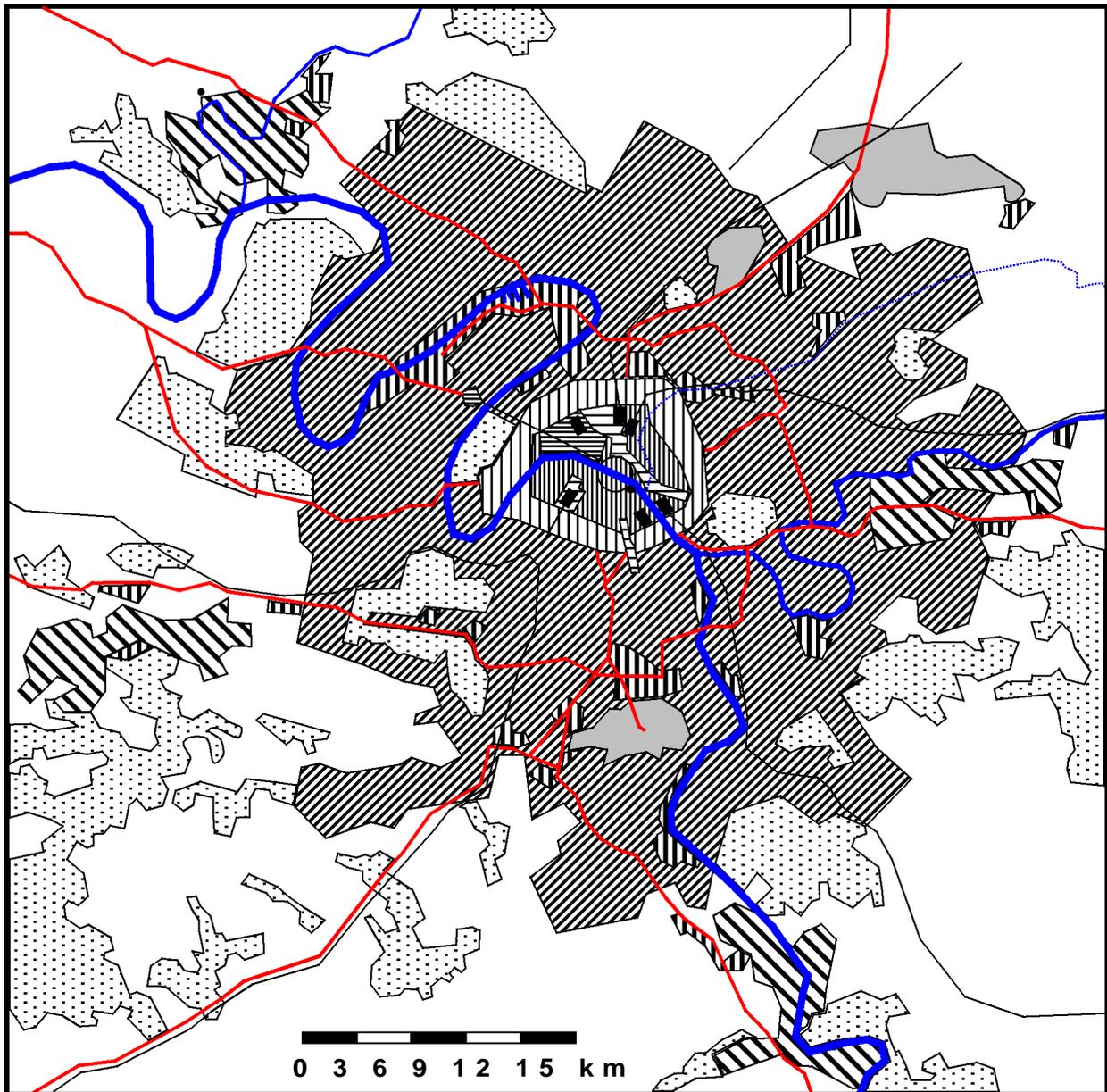


D'après les Atlas De Boeck – Wesmael, 1998, p.56

T. Delporte

- | | | |
|---|--|---------------------|
| Fonction résidentielle | Fonction industrielle | Gare |
| Fonction des services : affaires, commerces | Fonction des services : transports | Zone aéroportuaire |
| Fonction des services : politique, administrative | Fonction des services : culture, loisirs | Forêts, bois, parcs |

Paris : carte schématique des occupations du sol



D'après les Atlas De Boeck & Wesmael, 1998, p.56, 1982, p.44

T. Delporte

- | | | | | | |
|---|---|---|--|---|---------------------|
|  | Zone urbanisée du centre historique |  | Zone urbanisée des anciens faubourgs |  | Zone industrielle |
|  | Zone urbanisée du centre des affaires |  | Zone urbanisée de la banlieue parisienne |  | Zone aéroportuaire |
|  | Zone urbanisée des commerces et bureaux |  | Zone urbanisée des villes nouvelles |  | Forêts, bois, parcs |
|  | Zone périurbaine |  | Gares et lignes TGV | | |
| | | | | | Autoroutes |

3. Identifier les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques de l'ensemble de la métropole en consultant des documents

Tâche 3

Tu vas maintenant chercher dans les textes qui suivent à préciser les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques des unités spatiales que tu viens d'identifier à Paris.

Production 3

Surligne avec des feutres de couleurs les données qui caractérisent les fonctions et la morphologie des unités spatiales que tu as identifiées. Choisis tes couleurs de manière à t'y retrouver facilement ; utilise par exemple la même couleur pour une unité spatiale que celle que tu as utilisée dans la légende de ta carte.

Note pour les enseignants :

Les guides touristiques sont fréquemment des sources d'information utile pour caractériser tel ou tel territoire. Nos préférences vont vers les guides du Routard, les guides Hachette et Gallimard. Les textes y sont souvent courts, synthétiques et rédigés dans un langage accessible à la plupart de nos élèves.

Nous donnons le texte suivant à titre d'exemple. Il n'est pas nécessaire de le donner dans son intégralité aux élèves. On peut se contenter d'en donner des extraits. On peut également le découper et confier l'exploitation de ses différentes parties à des équipes d'élèves.

L'Ile-de-France aujourd'hui

L'Ile-de-France, c'est dix millions d'habitants dont presque neuf dans l'agglomération parisienne, soit 18 % de la population française. Mais dans la quasi-totalité des domaines, son poids est infiniment plus grand encore. Paris et l'Ile-de-France sont le principal carrefour et lieu d'échanges du pays, sa grande place financière, son plus éminent foyer intellectuel, scientifique, technique et artistique, sa première région industrielle, son plus important centre touristique, l'une des plus grandes métropoles mondiales.

Ce rôle découle de la fonction de capitale politique de la France exercée par Paris depuis dix siècles, mais il résulte aussi de multiples facteurs : situation géographique au centre du Bassin parisien en une zone de grandes confluences fluviales ; tracé étoilé des réseaux de communication, routier, autoroutier, ferroviaire, aérien ; liaison facile avec la mer par la Seine navigable ; proximité relative de toute l'Europe du Nord-Ouest, l'une des concentrations les plus industrialisées et urbanisées qui soient au monde, située autour de la mer du Nord et de la Manche, au bord de l'Atlantique, en regard de la façade nord-est américaine et au centre des terres émergées.

La politique de décentralisation industrielle puis tertiaire, de déconcentration administrative, de régionalisation, menée depuis plus de trois décennies, a certes retiré un certain nombre de fonctions, d'activités et d'emplois à Paris et à l'Ile-de-France. Mais ceux-ci en ont généré d'autres, en particulier dans les industries de pointe, le tertiaire supérieur, la recherche, la culture et les loisirs, les activités internationales.

L'Ile-de-France, et Paris en tout premier lieu, ont le plus fort taux d'activité de la population adulte et le plus faible taux de chômage, le plus fort pourcentage de cadres supérieurs, les rémunérations les plus élevées et le plus haut niveau de vie moyen. C'est dire que les processus économiques engendrés par les grandes métropoles et les effets d'entraînement sur leur environnement sont singulièrement efficaces.

Paris a fait naître à partir d'elle et autour d'elle une banlieue trois fois plus peuplée. Son influence est évidemment prédominante sur la totalité de l'Ile-de-France sept fois moins peuplée que l'agglomération. De plus en plus, du fait de sa croissance, de l'augmentation et de la diversification de ses besoins de toute sorte, du raccourcissement des distances et de l'intensification de la circulation, Paris et son agglomération vivent en symbiose avec la région qui les entoure.

Les trois couronnes

Hors la ville de Paris proprement dite on peut distinguer :

La proche banlieue : autour du centre de la capitale, elle forme, après les arrondissements périphériques, un deuxième anneau peuplé de 3.000.000 habitants qui, avec Paris, constitue l'agglomération dite « restreinte » de 5 200 000 habitants, et s'étend sur 350 km², environ. Cette proche banlieue englobe la plus grande partie (au total 70 communes) des départements dits de la première couronne : Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne. Longtemps très industrielle dans l'ensemble, elle se désindustrialise aujourd'hui et accueille de plus en plus des activités tertiaires et même des sièges sociaux venus des quartiers d'affaires de la capitale. Beaucoup moins dense que la ville de Paris, c'est un mélange d'immeubles collectifs plus bas qu'à Paris et déjà d'habitat individuel ancien. Les vieux centres de beaucoup de communes ont été rénovés comme à Sèvres, Saint-Cloud, Puteaux et Courbevoie (la Défense), Saint-Denis, Bagnolet, Montreuil, Ivry, Issy-les-Moulineaux, etc. Ils sont en général assez bien reliés à Paris par le métro, les gares SNCF de banlieue et le RER. Il y a là un espace urbain qui se valorise et pourrait être encore densifié et bien mieux utilisé.

La grande banlieue formant une troisième couronne dite « suburbaine » renferme 264 communes peuplées de 3.500.000 habitants. Ce troisième anneau couvre à peu près 1.850 km² ; il est six fois plus étendu que le premier pour une population un peu supérieure, possède une largeur moyenne d'environ 20 km. Au-delà, il émet quelques tentacules le long des voies de communication et déborde largement sur les départements dits de la deuxième couronne : Val-d'Oise, Yvelines, Essonne, et même sur l'Ouest de la Seine-et-Marne. C'est par excellence la zone des lotissements de l'entre-deux-guerres, comme à Savigny au Sud et Aulnay-sous-Bois au Nord., des grands ensembles de la période 1950-1970 comme Sarcelles et de l'habitat individuel récent (villages, hameaux, clos, etc.) comme à Survilliers. Les emplois autrefois très peu nombreux se multiplient, notamment avec les zones industrielles et d'entrepôts récentes. Enfin, c'est à la périphérie de cette troisième couronne que se situent les cinq villes nouvelles : Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Evry, Melun-Sénart, Marne-la-Vallée qui apportent à toute cette zone les grands équipements qui lui manquaient.

Reste *la zone hors-agglomération* qui occupe en superficie 80 % de l'Ile-de-France, mais renferme seulement 1.300.000 habitants : 13 % de la population régionale, dont à peine 300.000 ruraux (soit 3 %) et plus de 1.000.000 de citadins répartis entre 76 villes et agglomérations de 2.000 à 170.000 habitants, dont les plus importantes sont Mantes (169.000), Trappes (143.000), Melun (83.000) Meaux (55.000). Mais si l'on retranche les actifs migrants journaliers vers les villes, les retraités, les propriétaires de résidences secondaires, les vrais ruraux sont à peine 100.000 répartis entre 687 communes rurales, d'où une moyenne de moins de 145 personnes. Cette zone « rurbanisée » est le siège de l'agriculture la plus intensive et la plus en pointe de toute la France : la Seine-et-Marne est le département français dont la production rurale atteint la plus forte valeur.

L'expansion spatiale urbaine

L'étude des étapes et des formes de l'expansion spatiale urbaine depuis un siècle et demi montre que celle-ci s'est essentiellement effectuée en fonction des moyens de transport : d'abord linéaire le long des routes avant le chemin de fer ; puis par taches d'importance décroissante autour des gares à partir du moment où les lignes de banlieue ont permis les migrations journalières ; enfin diffuse dans les vides du tissu urbain ou sur les franges loin des gares, avec les transports individuels, à deux ou quatre roues, et les autobus. Mais l'influence des moyens de transport n'a pas été immédiate. Ainsi, pour le chemin de fer, il a fallu que les trains deviennent plus fréquents et plus rapides (c'est-à-dire soient électriques et réversibles), les voies multipliées et les gares plus nombreuses (leur nombre a triplé depuis la création des lignes), et le coût des trajets quotidiens meilleur marché, notamment par l'institution des cartes d'abonnement.

Les autoroutes jouent actuellement un rôle comparable à celui des voies ferrées et des gares autrefois, mais à plus grande distance. Elles favorisent un phénomène de minipolarisation autour des échangeurs comme autrefois autour des gares. À noter que les autoroutes ont été réalisées dans le même ordre que les voies ferrées l'avaient été cent ans plus tôt : d'abord vers l'Ouest, puis le Sud, le Nord, et enfin l'Est. À la voie ferrée, Paris-Saint-Germain a répondu un siècle plus tard l'autoroute de l'Ouest.

C'est sur des environs qui ont déjà longuement et fortement subi l'influence parisienne dans de nombreux domaines, dans un rayon d'au moins 30 km, que l'agglomération s'est étendue aux XIX^e et XX^e siècles. Aujourd'hui, cette influence directe et journalière s'exerce dans un rayon d'au moins 100 km; deux heures de trajet permettent de parcourir la totalité de l'Île-de-France.

La plus importante région industrielle

L'agglomération parisienne et l'Île-de-France pourtant bien dépourvues de matières premières sont devenues au XIX^e siècle la plus importante région industrielle du pays. Aujourd'hui, ces activités reculent, se desserrent, ou changent de caractère, tandis que le tertiaire se multiplie et se diversifie, comportant de plus en plus d'activités de commandement, transactionnelles et de communication. C'est là un phénomène général dans toutes les grandes métropoles et autour d'elles.

Mais l'Île-de-France constitue encore, et de loin, la plus forte et la plus complète région industrielle française. Elle représente 18 % de la main-d'œuvre, et le quart par la valeur de sa production de toute l'industrie nationale, bien plus encore par son potentiel d'entraînement et d'innovation. Presque toutes les branches industrielles y sont présentes à l'exception des mines, de la sidérurgie lourde et de la filature des fibres textiles naturelles (laine, coton, soie, etc.).

C'est le type même de la région industrielle métropolitaine qui jouit depuis longtemps de très nombreux atouts et les conserve : vieilles traditions de recherche scientifique et technique, infrastructure lourde et installations depuis longtemps amorties, énergie et nombreuses matières premières, meilleur marché en raison de la concentration des voies de communication de toutes sortes et de l'importance des besoins locaux, interférences et solidarité d'un très riche éventail d'activités, rôle régulateur des entreprises sous-traitantes, transports réduits au minimum dans de nombreux cas (en raison de la proximité d'activités et fabrications extrêmement variées et complémentaires), main-d'œuvre de tous niveaux des deux sexes aux vieilles habitudes de travail qualifié et de mobilité, abondance des capitaux, marché de consommation à haut niveau de vie.

À côté de vastes usines (celle de Renault à Billancourt avec ses 15.000 ouvriers reste le plus grand établissement industriel de France), se créent ou disparaissent sans cesse d'innombrables entreprises, souvent aux limites de l'industrie et de l'artisanat de fabrication. L'agglomération réunit le maximum de facteurs favorables à un mouvement naturel de créations d'établissements industriels. L'industrie a longtemps fortement marqué le paysage des quartiers périphériques de Paris et de la proche banlieue : la Plaine-Saint-Denis, Ivry-Port, etc. Aujourd'hui, en grande banlieue, se créent partout des zones industrielles. L'automobile a donné le signal du glissement vers l'aval de la vallée de la Seine : Nanterre, Poissy, Flins, Cléon, Sandouville.

Les PMI (petite et moyenne industrie) sont très représentées à Paris et en Ile-de-France. On en compte environ 20.000 soit 30 % des PMI françaises. La moitié de ces entreprises (et le tiers de leurs effectifs) appartient au secteur des biens de consommation courante. Les PMI de la région sont aussi davantage tournées que dans le reste de la France vers les industries de pointe et les productions de luxe.

L'artisanat de fabrication et de réparation englobe ici des métiers d'art nombreux et variés : bronziers, doreurs, ébénistes, graveurs, luthiers, bijoutiers, joailliers, orfèvres, horlogers, relieurs, céramistes, vitraillistes, sculpteurs sur bois, créateurs d'automates, etc. Le besoin d'originalité dans une civilisation qui encourage la standardisation et l'uniformisation offre une nouvelle chance à tous ces métiers dont l'apprentissage est long et exige d'être encouragé

Au total, l'agglomération constitue un « tissu » industriel fait d'un faisceau complexe de relations qui unissent les activités entre elles : le tourisme, les spectacles et la vie mondaine aux industries de luxe, la recherche et les activités scientifiques et artistiques aux industries de pointe et à celles productrices de biens à caractère culturel (livres, revues et journaux, films, disques, cassettes, appareils scientifiques, etc.).

La main-d'œuvre occupée par toutes les industries représente au total 38 % de la population active de l'agglomération, en y incluant tous les emplois des sièges sociaux, bureaux, laboratoires et entrepôts, en nombre plus important que partout ailleurs en France.

Depuis quelques années, l'éventail des industries parisiennes se simplifie, par la progression relative des industries de pointe, en particulier électriques et électroniques, et par l'amenuisement progressif des branches traditionnelles comme le bois, l'habillement, le cuir ou l'imprimerie. À cela s'ajoute de fréquents regroupements. En vingt ans (de 1967 à 1987), dans l'agglomération, le nombre d'établissements a diminué de plus de 15 %, soit de 30.000, essentiellement parmi les petits, à la limite de l'artisanat et de la petite industrie.

La région parisienne constitue donc un des pôles industriels les plus complexes qui soient, bien plus que ceux des grandes régions industrielles, comme la Lorraine ou le Nord. Mais le souci de décongestionner la capitale se heurte en permanence à celui d'y maintenir une masse suffisante d'emplois, ce que facilite le développement du secteur tertiaire.

Un centre tertiaire métropolitain à rayonnement mondial

Les activités tertiaires emploient en Ile-de-France, surtout dans l'agglomération, bien plus d'actifs que l'industrie — près de trois millions de personnes —, et l'écart va croissant. La fonction de capitale politique et administrative au sens large représente près du tiers de ces emplois.

Mais la part « intellectuelle » du secteur tertiaire est largement partagée avec la région : universités, recherche, activités productrices de biens à caractère culturel (livres, revues, photos, musique, disques, films, spectacles, etc.). À partir du Quartier latin, l'université et les grandes écoles ont essaimé de Saint-Denis (Paris VIII) et Villetaneuse (Paris XIII) au Nord, à Châtenay-Malabry (Centrale), Jouy-en-Josas (HEC) et Massy-Palaiseau (Polytechnique) au Sud ; de Marne-la-Vallée (Cité Descartes) à l'Est, à Nanterre (Paris X) à l'Ouest. La Sorbonne a donné naissance à 13 universités et à bien plus encore d'organismes et centres de recherche.

Paris ne suffit plus à contenir ses foires et salons en tous genres, qui se déroulent aussi en banlieue : CNIT à la Défense ; parc d'expositions de PARINOR à Villepinte qui commence à accueillir le SICOB. Un certain nombre de lieux voient passer plus d'un million de curieux par an, au premier rang desquels, dans Paris, le Centre Pompidou et la tour Eiffel, mais aussi Versailles et bientôt Disneyland, à Marne-la-Vallée. Touristes étrangers et provinciaux fournissent une grande partie de la clientèle des 200 musées, 120 théâtres ou music-halls et celle des hôtels : 200.000 chambres sont disponibles dont les trois quarts dans la capitale.

Le commerce de gros alimentaire a été profondément transformé, au moins dans son cadre, par le transfert des Halles à Rungis. Elles constituent un équipement unique au monde et exercent des fonctions de redistribution à l'échelle du pays tout entier et même à l'étranger.

Tout ce bouillonnement d'activités tertiaires affecte de plus en plus la banlieue, l'Île-de-France et la province. Il se traduit par une augmentation continue de la superficie des bureaux, leur modernisation et leur prolifération : outre La Défense, un axe tertiaire de plus de 30 km de long, le plus attractif d'Europe, s'étend de Saint-Germain-en-Laye à Marne-la-Vallée.

L'agriculture la plus performante

Près du quart du territoire est urbanisé et un autre quart est couvert de forêts, mais la moitié est cultivée et possède les limons les plus riches de France. La grande culture dans des exploitations de plusieurs centaines d'hectares très modernes et très mécanisées donne en blé, céréales, betterave à sucre, plantes fourragères, les rendements les plus élevés de France. C'est aussi le cas de l'élevage pour la boucherie, de la production laitière et des cultures spéciales, qu'elles soient de plein champ ou sous serre : légumes, fruits, fleurs. En revanche, l'avoine, la betterave fourragère et l'élevage en mouton sont en recul. La proximité du marché parisien n'est pas étrangère à ce développement et malgré le handicap du climat, la production florale est réputée. Le mot « roses » revient plusieurs fois dans les noms des communes : Fontenay, L'Haÿ, Mandres, etc., sans parler des roses de Provins. Toute cette production agricole a fait naître une industrie agroalimentaire — meunerie à Corbeil, sucreries dans le Vexin, fromageries en Brie, conserveries un peu partout — qui est l'une des plus importantes de France.

L'espace urbain

On a beaucoup plus démolit et construit dans Paris et en banlieue durant le quart de siècle (1960-1985) que durant le demi-siècle qui l'a précédé (1910-1960). Rénovation d'abord diffuse et spontanée du parc immobilier ; puis dans le cadre des grandes opérations d'urbanisme, les ZAC ; en banlieue, de 1950 à 1970, les grands ensembles, puis un retour aux lotissements et à l'individuel avec les innombrables villages, hameaux, clos, etc.

La superficie de plancher des bureaux a plus que doublé depuis 1970 : Paris en renferme 15 millions de m² et la banlieue aujourd'hui autant, dont près de 2 à La Défense et dans sa périphérie. Autour de Paris, après la floraison anarchique des grands ensembles comme à Sarcelles

et Massy, les cinq villes nouvelles prévues au schéma directeur de 1964 sont devenues une réalité et structure la grande banlieue : Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Evry, Melun-Sénart, Marne-la-Vallée. Il s'agissait d'atténuer l'attraction exclusive du centre de Paris et de faire naître des pôles secondaires périphériques suffisamment attrayants avec des emplois en quantité et variété suffisantes. Les villes nouvelles commencent à avoir leur image de marque : Cergy avec sa préfecture en tronc de cône renversé ; Evry avec son agora ; Marne-la-Vallée avec le théâtre de Bofill, les immeubles appelés les camemberts et les arènes de Picasso ; le quartier Mont-d'Est à Noisy-le-Grand constitue un véritable musée d'architecture moderne.

Que d'architectures et d'équipement nouveaux : le « Manhattan » de La Défense, le marché-gare de Rungis (1969), les dix grands centres commerciaux régionaux de banlieue, les cinq récentes préfectures (Cergy, Bobigny, Nanterre, Créteil, Evry), les cinq nouvelles universités périphériques (Nanterre, Orsay, Créteil, Villetaneuse, Saint-Denis).

Cela n'empêche pas, bien au contraire, le desserrement et l'essaimage d'activités parisiennes sur toute la région et au-delà, ainsi que le développement d'activités propres dans toutes les petites villes et dans certaines communes rurales : zones d'activités économiques (ZAE) avec industries, entrepôts, laboratoires, bureaux, y compris sièges sociaux, comme par exemple à Rambouillet. Le développement partout des activités liées aux loisirs et au tourisme est aussi créateur de nombreux emplois comme au château de Vaux-le-Vicomte, au zoo de Thoiry et au parc d'attractions d'Ermenonville.

L'Ile-de-France eut très tôt une forte densité relative de population rurale et aussi de petites villes-centres dont le rôle a dépassé souvent le cadre régional : Provins, Etampes, Fontainebleau, Rambouillet, Meaux, Pontoise, Mantes, etc. Réseau dense mais non hiérarchisé, sans doute en raison de la proximité de Paris. Ce réseau avec ses petites zones d'influence organise encore l'espace sous le couvert de la prédominance parisienne. Les petites villes ont retrouvé récemment dynamisme et croissance du fait du desserrement des activités parisiennes.

Les transformations récentes

La banlieue et l'Ile-de-France sont de mieux en mieux reliées à Paris : périphérique (1965-1973), six autoroutes rayonnantes, et surtout le RER de Saint-Germain à Boissy-Saint-Léger et Marne-la-Vallée par la plaque tournante du Châtelet, aujourd'hui raccordée aux gares de l'Est et du Nord, à l'aéroport de Roissy et à la vallée de Chevreuse (ex-ligne de Sceaux). Cette ligne B croise à la station Saint-Michel la ligne C qui va de Saint-Quentin-en-Yvelines à Juvisy et Massy-Palaiseau. Dans l'intervalle des grands axes, tout un réseau d'autobus privés dessert les zones rurales.

L'Ile-de-France vit de plus en plus en symbiose avec l'agglomération de Paris, en raison des progrès des moyens de transport qui raccourcissent les distances en temps. Sauf aux heures d'embouteillage, les marges extrêmes de la région peuvent être atteintes en deux heures, parfois moins, que ce soit en voiture ou par voie ferrée électrifiée.

De ce fait, les va-et-vient journaliers avec l'agglomération sont possibles à partir d'un grand nombre de communes de la région dotées d'une gare ou d'un échangeur. À certaines conditions, on peut donc vivre en Ile-de-France et travailler à Paris, ou inversement, sans

parler des retraités ou de certains travailleurs aux horaires souples, et enfin des multiples possesseurs de résidences secondaires.

La résidence en Ile-de-France, en compensation d'un éloignement relatif de Paris, ne manque pas de charme : paysages vallonnés, coteaux et buttes avec souvent de belles vues, forêts abondantes aux grands arbres, rochers, sources, eaux courantes ou stagnantes. Paysage typique d'un bassin sédimentaire tertiaire peu bousculé, sous un climat pour partie océanique pour partie continental, mais toujours tempéré et aux excès rares.

Mais aussi paysage humanisé depuis les grands défrichements des XI^e et XII^e siècles. Près du quart de la surface est encore boisée et plus des trois quarts ne sont pas encore urbanisés. Le net ralentissement de la croissance démographique (0,05 % par an depuis 1975) devrait freiner l'expansion spatiale urbaine et faciliter la protection de l'environnement auquel on porte à juste titre de plus en plus attention.

J.Bastie, *L'Ile-de-France*, Guide Bleu, Hachette, Paris, 1992.

4. Synthétiser les caractéristiques fonctionnelles et morphologiques des unités spatiales de la métropole en réalisant une carte de synthèse

Tâche 4

Avec l'ensemble des informations que tu as récoltées sur Paris, tu es à présent en mesure de synthétiser l'organisation spatiale de la métropole parisienne.

Production 4

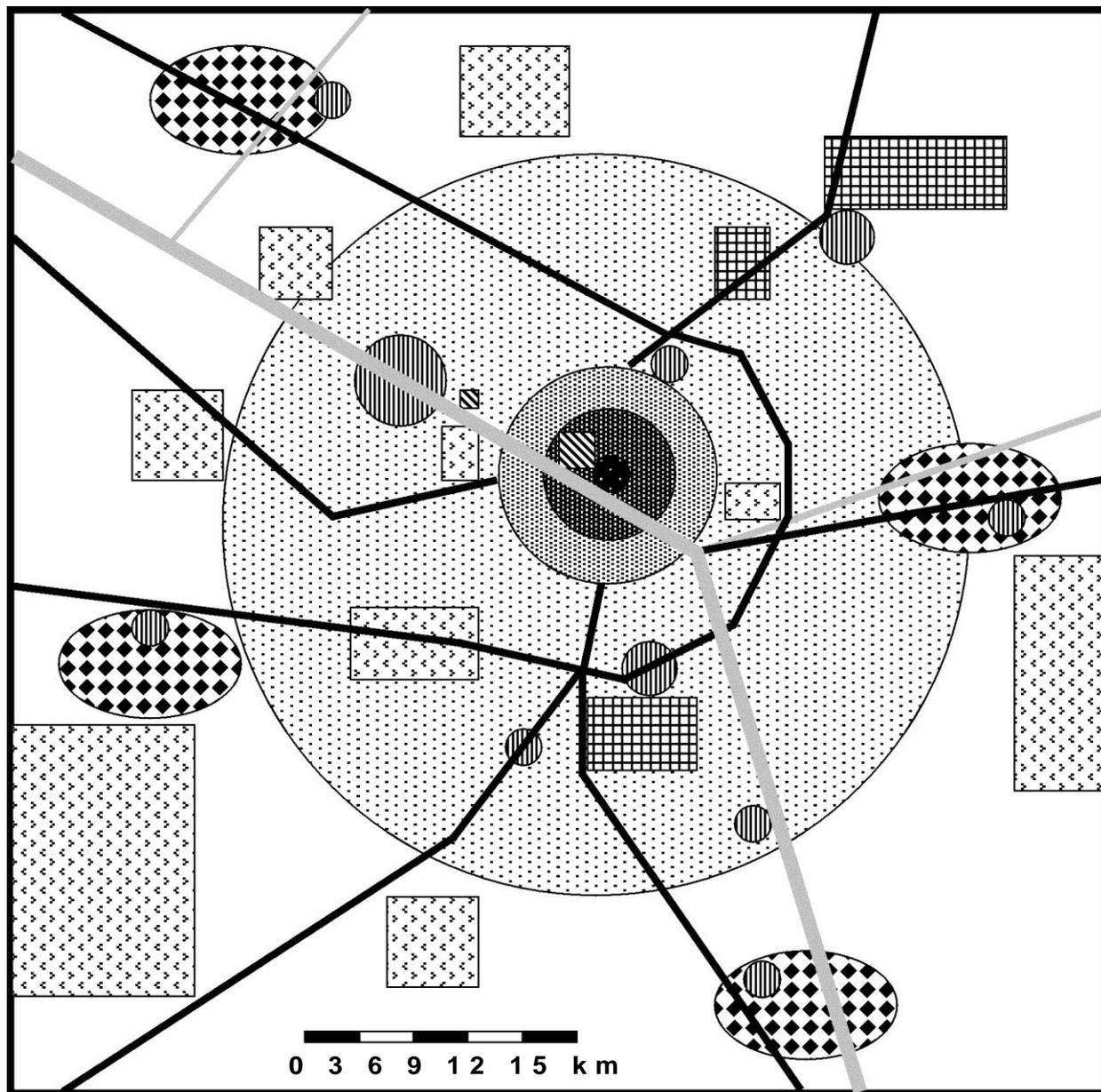
Comme nous l'avons fait pour Bruxelles, réalise une carte schématique de synthèse reprenant l'ensemble des unités spatiales de la métropole parisienne. N'oublie pas de donner une échelle à ta carte car Paris n'a pas les mêmes dimensions que Bruxelles et nous serons amenés à comparer ces deux métropoles dans la dernière étape de notre parcours de découverte de la métropole européenne.

Note pour les enseignants :

Une fois encore, chacun procédera comme il l'entend et surtout comme ses élèves l'exigent. Nous avons pu constater dans nos classes une autonomie grandissante de la part de nos élèves avec des prises d'initiative de plus en plus régulières. C'est pour cette raison que nous n'avons pas éprouvé le besoin d'être aussi détaillés dans les consignes durant cette seconde phase de l'apprentissage. Bien entendu selon les besoins collectifs ou individuels, des instructions complémentaires orales sont données en guise de dépannage.

Comme pour Bruxelles, le résultat attendu au terme de cette phase de synthèse doit donner quelque chose comme la carte qui suit.

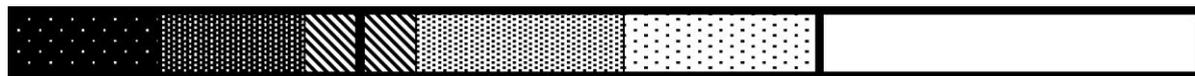
Paris : unités spatiales de la métropole (carte schématique de synthèse)



Centre-ville

Banlieue

Espace périurbain



Centre historique

Couronne centrale

Centre des affaires

Proche banlieue

Grande banlieue

Campagne périurbaine



Zone industrielle



Espace boisé



Aéroport



Ville nouvelle

Comparer les organisations spatiales des métropoles bruxelloise et parisienne et en interpréter les éléments communs à l'aide d'un « modèle ».

Accéder à un K modèle spatial H général comme synthèse de la métropole européenne

Nous sommes cette fois à la fin du travail. Il nous reste à comparer les organisations spatiales de Bruxelles et Paris afin d'en dégager les éléments communs, ceux qui rattachent ces deux villes au « modèle spatial » de la métropole européenne.

Tâche 12

En observant attentivement les deux organisations spatiales que tu as patiemment construites, quelles similitudes observes-tu ? Si tu fais abstraction des éléments qui sont propres à Bruxelles ou à Paris, quels traits communs vois-tu apparaître ?

Production 12

Étale devant toi les deux cartes schématiques de synthèse de Bruxelles et Paris. Observe-les attentivement en les comparant. Dresse la liste des éléments qui te semblent communs entre l'organisation spatiale de Bruxelles et celle de Paris. Si cela peut t'aider, réalise un petit croquis schématique qui synthétise ces éléments communs.

Note pour les enseignants :

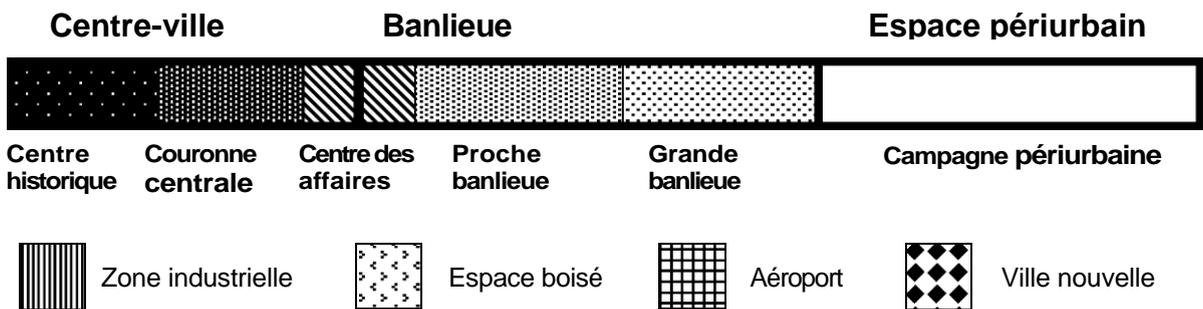
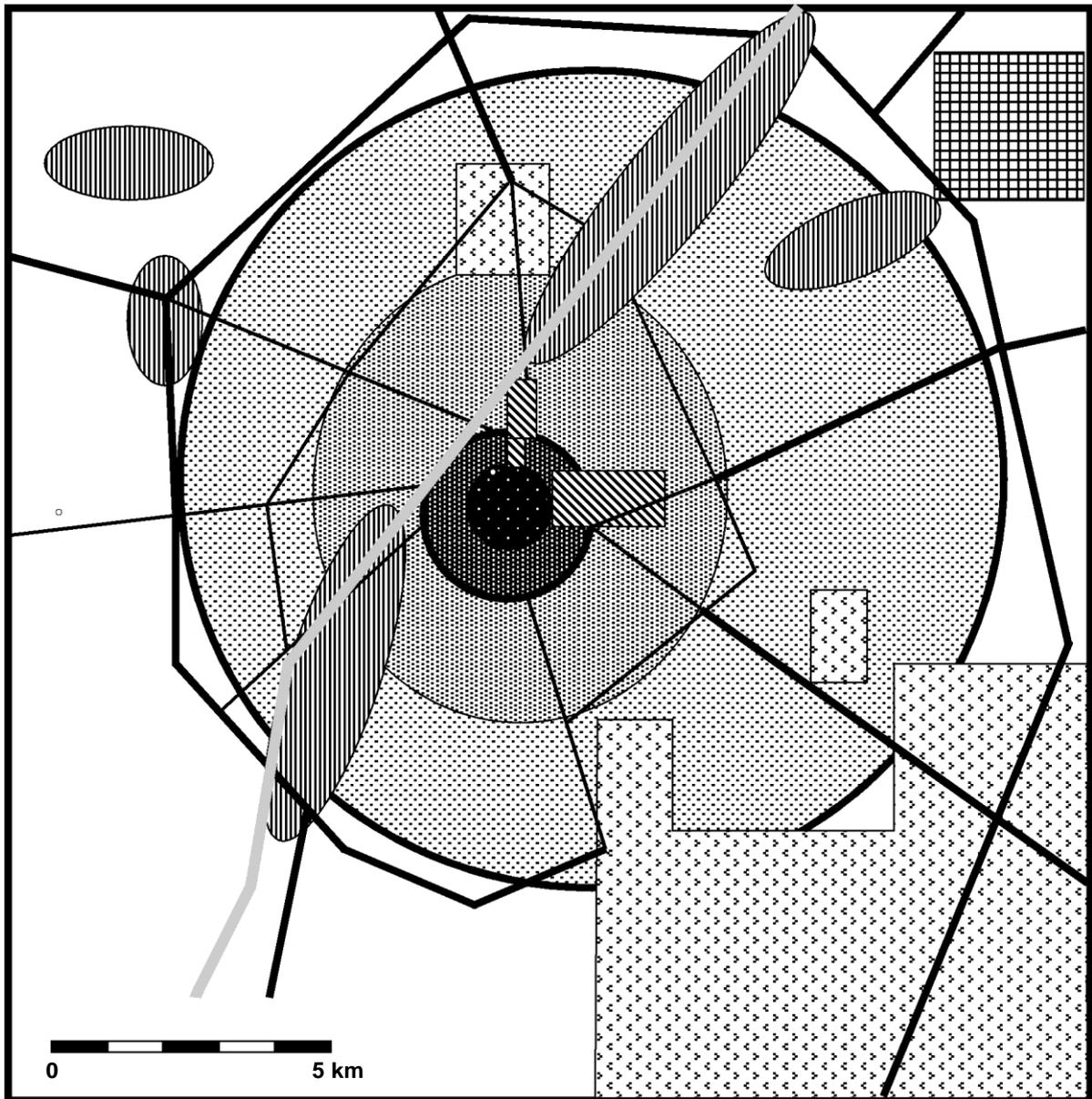
Il faut à ce stade-ci de la démarche décider jusqu'où l'on souhaite aller avec les élèves. Nous sommes des adeptes de la règle de trois : trois choses essentielles à retenir sur la métropole européenne. Trois connaissances fondamentales qui doivent s'inscrire durablement dans la mémoire de l'élève comme « la somme des carrés des deux côtés d'un triangle rectangle est égale au carré de l'hypoténuse » !

Nous avons retenu les éléments suivants :

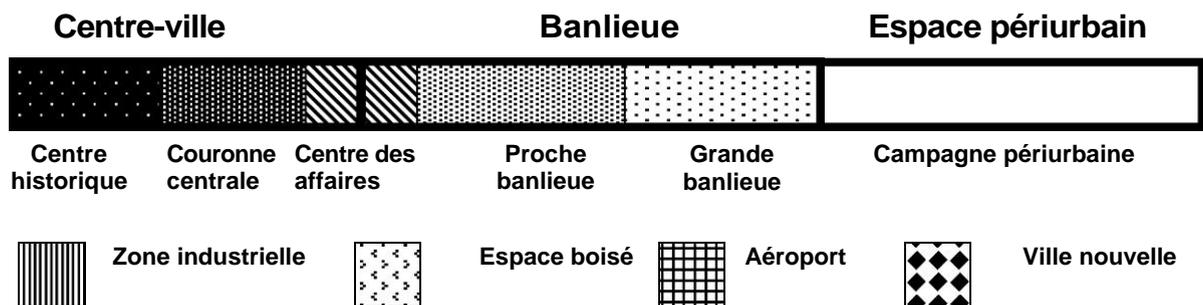
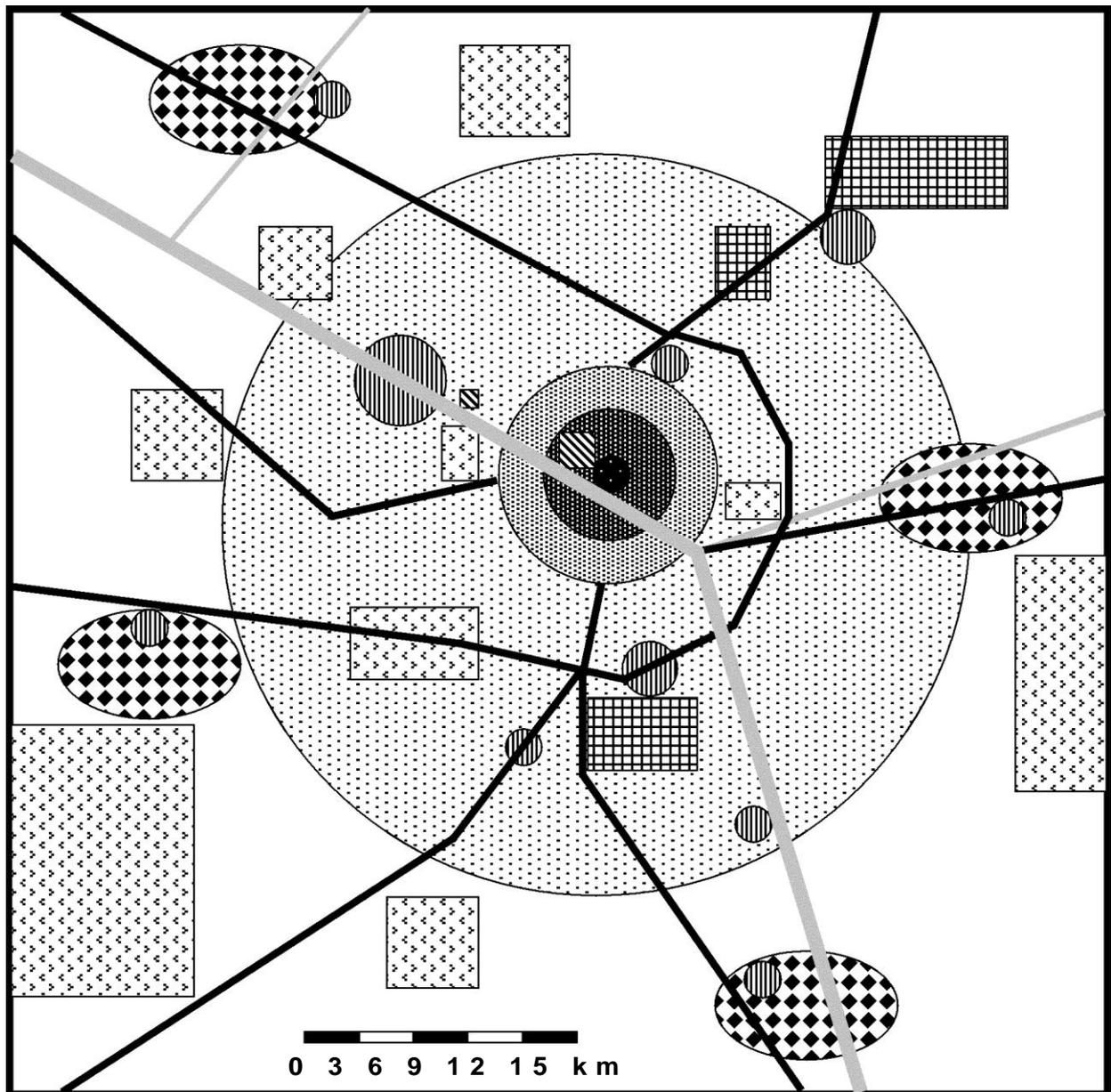
- une structure radioconcentrique
- trois couronnes du centre à la périphérie : centre-ville, banlieue et espace périurbain
- un espace polyfonctionnel en mutation

Ces trois idées maîtresses sont synthétisées dans les fiches savoirs du dossier. On y trouvera également une représentation graphique des structures spatiales de la métropole européenne.

Bruxelles : unités spatiales de la métropole (carte schématique de synthèse)



Paris : unités spatiales de la métropole (carte schématique de synthèse)



Evaluation de la maîtrise des compétences en Géographie

« Je sais structurer et reconnaître une métropole européenne : Lille »

Evaluation de la maîtrise des compétences en Géographie**« Je sais structurer et interpréter une métropole européenne : Lille »****Notes pour les enseignants**

L'évaluation qui est présentée ici n'a pas encore été testée en tant que telle avec des élèves du secondaire. Elle l'a été, dans une forme légèrement différente avec des étudiants de l'enseignement supérieur. Au vu des résultats donnés, il nous a semblé intéressant d'en proposer une version adaptée pour des élèves du secondaire inférieur.

La question de l'évaluation reste une question cruciale dans l'enseignement visant la maîtrise de compétence. Les structures de travail qui sont les nôtres constituent des carcans qui conviennent mal à un travail où l'évaluation mesure le progrès dans la maîtrise des compétences au travers de la réalisation de tâches et non la simple restitution de savoirs ou de savoir-faire.

Il nous semble fondamental de chercher de nouvelles voies dans les modalités d'évaluation en tous cas au niveau de la conception des examens et des bilans de synthèse. Il nous paraît impossible d'évaluer la maîtrise de compétence dans des sessions d'examen où, quand le professeur de géographie dispose d'une épreuve de deux heures, il peut s'estimer heureux. Dès lors, nos propositions vont dans le sens d'une évaluation « longue », parallèle à certaines phases de l'apprentissage.

L'évaluation sur Lille devrait idéalement durer plusieurs semaines (2 à 3). Elle doit commencer lorsque l'élève dispose des différents outils indispensables à créer les productions qui sont attendues de sa part. Dès cet instant, il reçoit les instructions relatives à la tâche qu'il devra accomplir. On lui laisse un temps d'organisation de son travail où seul, il dégage la manière dont il va s'y prendre. Il est alors utile d'avoir avec lui, seul ou en groupe classe, un moment d'intervision durant lequel on peut réorienter ses pratiques en lui rappelant notamment de consulter des références qu'il a peut-être oublié d'aller rechercher dans son classeur. On peut ensuite lui laisser de nouveau un temps de préparation en autonomie où cette fois, il va organiser sélectionner ses outils pour faire face à la tâche qui lui est demandée. Enfin, vient le moment final, qui peut-être dans une session d'examen, durant lequel il devra réellement accomplir la tâche. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'il reçoit le dossier documentaire à partir duquel il devra construire les productions qui lui sont demandées.

La cerise sur le gâteau de l'évaluation serait de débiter celle-ci par une visite de terrain à Lille durant laquelle l'élève devrait lui-même confectionner ses matériaux documentaires ou du moins une partie de ceux-ci. Cette situation idéale et ô combien motivante pour l'élève est celle que nous pratiquons en école normale mais qui n'a pas encore, à notre connaissance, son répondant dans le secondaire. L'examen n'est plus alors une « punition » pour l'élève, mais un moment-clé dans l'intégration de sa formation.



La tâche, son contexte et ses productions

Contexte

Les élèves de la classe de 3^e C ont comme projet d'aller en journée de terrain à Lille pour se rendre compte de ce qu'est cette métropole proche de nos frontières. Ils n'ont pas beaucoup de temps pour préparer leur voyage et vous demandent de les aider à débroussailler le sujet. Ils souhaiteraient pouvoir découvrir durant leur journée sur place ce qui fait que Lille peut être considérée comme une métropole européenne. Comme vous ils ont étudié le « modèle » de la métropole européenne, mais ils n'ont jamais entendu parler de Lille.

Tâche

Au départ des matériaux documentaires qui sont mis à votre disposition aidez-les à structurer le territoire de Lille et indiquez-leur les quartiers dans lesquels ils doivent impérativement se rendre pour découvrir le caractère métropolitain de la ville.

Productions

Confectionnez leur un mini-dossier synthétisant les éléments majeurs de l'organisation spatiale de la métropole lilloise.

Votre dossier doit comporter les documents suivants :

- Une carte schématique (sur un calque superposable à la carte topographique) identifiant et localisant les unités spatiales de la métropole lilloise.
- Un tableau à deux entrées synthétisant les caractéristiques de chacune des unités que vous avez identifiées dans le territoire de Lille. Ce sont les caractéristiques des unités spatiales telles qu'elles existent à Lille qui sont attendues, pas celles du « modèle » général.
- Un petit commentaire (une page maximum) indiquant clairement quels sont les quartiers de Lille qui expriment le mieux le caractère métropolitain de la ville. Expliquez en quoi ils sont caractéristiques d'une métropole.

Notes pour les enseignants

A titre d'exemple, figurent ans les pages suivantes le type de matériaux documentaires mis à la disposition des élèves pour réaliser la tâche sur Lille.

Dans l'expérimentation que nous avons réalisée, les élèves ont été passer une journée à Lille pour préparer leur évaluation. Ceci explique que nous mettons simplement à leur disposition quelques photos pour leur rappeler ce qu'ils ont vu sur le terrain.

De même, les documents textuels ne sont pas nécessaires puisque les étudiants disposent de leurs notes de terrain.

Les photos correspondent à un transect de Villeneuve d'Asq à la Grand'place de Lille. Il traverse successivement : la ville nouvelle, un petit fragment de l'espace périurbain, la banlieue industrielle, le centre des affaires et enfin le centre historique.



Villeneuve-d'Ascq



Hellemmes



Hellemmes



Hellemmes



Hellemmes



Lille, EuraLille



Hellemmes



Lille, Théâtre



Lille, Grand'place



Lille, Grand'place

A défaut d'avoir pu trouver des photos aériennes obliques de Lille, nous mettons à la disposition des étudiants ces trois vues axonométriques de quartiers dans lesquels ils ont été effectuer des observations de terrain.



Lille, centre historique, extrait de : Lille : le guide 1997, Pays du Nord, Hors-série, Lille, 1997.



Lille, Euralille, extrait de : Lille : le guide 1997, Pays du Nord, Hors-série, Lille, 1997.



Lille, Fives et Hellemmes, extrait de : Lille : le guide 1997, Pays du Nord, Hors-série, Lille, 1997.



Extrait de la carte topographique IGN France de Lille, Série Bleue 2504 E



Tu dois savoir...

Les fonctions urbaines

Les fonctions urbaines ce sont les différents rôles joués par la ville

La ville répond à un besoin fondamental des sociétés : permettre la rencontre des hommes et l'échange de produits et de services. Elle est également l'espace à partir duquel l'état établit le contrôle du territoire qu'il administre et où il concentre les monuments, symbole de son autorité.

Comme les différents organes d'un corps vivant assument chacun un rôle spécifique, les différentes parties de la ville jouent des rôles différents qui définissent ce que l'on appelle les fonctions urbaines. On parle d'ailleurs du cœur de la ville, de ses artères, ...

Échanger, commander, produire, habiter, se récréer

La ville se différencie de la campagne par le nombre d'activités dont elle est le siège et particulièrement par le nombre de services qu'elle rend.

1. La ville rend avant tout des services

Parmi les fonctions que la ville assure, les services dominent. Ces services sont regroupés dans un secteur d'activités que l'on dénomme **secteur tertiaire**.

Le secteur tertiaire regroupe toutes les activités de service. Un service est un produit de l'activité humaine destiné à la satisfaction des besoins. Il n'est ni la production de matières premières (comme celles produites par l'agriculture : secteur primaire), ni de biens de consommation (comme ceux produits par l'industrie : secteur secondaire) mais se caractérise par des transferts (échanges) de biens, de travail et de savoir. Les services principaux sont le commerce, les transports, l'enseignement, l'administration, les finances....

Les services de proximité correspondent au tertiaire inférieur ; les services exceptionnels au tertiaire supérieur

Dans le secteur tertiaire, on distingue généralement :

- **le tertiaire inférieur** qui désigne les activités de commerce et de services répondant aux besoins courants de la population et localisés à proximité des clients : boulangerie, café, marchand de journaux, coiffeur, épicerie, médecin généraliste, ...
- **le tertiaire supérieur** qui désigne les services de haut niveau (ceux auxquels on recourt plus rarement) et employant un personnel très qualifié : gouvernement et administration, siège social des entreprises, grands médias, enseignement supérieur, finance et assurance, médecine spécialisée, commerce de luxe, ...



On classe habituellement les fonctions de service en : fonction commerciale, fonction financière, fonction de loisir et de culture, fonction politique et administrative, fonction d'enseignement, fonction sanitaire, É

La ville est aussi un espace de loisir et de culture

La ville comprend des infrastructures de loisir et de détente qui permettent aux populations urbaines de se récréer à proximité des quartiers où elles habitent : salles de spectacle, piscines, parcs d'attraction, terrains de sport, ...

Les centres historiques sont généralement riches en monuments et lieux culturels (édifices religieux et publics, musées, ...) qui attirent non seulement les habitants de la ville mais également de nombreux touristes. La ville assume ainsi une fonction de loisir.et de culture.

Les transports : comme des vaisseaux entre les « organes » de la ville

Les différentes activités urbaines sont de moins en moins localisées dans les mêmes quartiers. Il est dès lors impératif que les différentes parties de la ville qui chacune assure des fonctions spécifiques soient reliées entre-elles par un réseau de transport efficace. La fonction de transport permet donc aux habitants d'accéder aux différents biens et services dont ils ont besoin pour vivre.

2. La ville est un espace de production

La ville abrite d'autres activités que les services : elle est aussi un lieu de production. Les nombreuses industries que l'on trouve aujourd'hui dans l'espace urbain font partie du **secteur secondaire**.

Ce secteur industriel a d'ailleurs contribué à la naissance voire au développement de certaines villes. (ex. : Charleroi). Les biens produits par les industries des villes sont destinés à être consommés ou transformés sur place ou sont transportés pour être utilisés ailleurs.

Il existe une relation évidente entre la présence des industries et la masse de la population urbaine. L'existence de la fonction industrielle est due à des faits historiques : au début de l'industrialisation, l'absence d'automatisation des tâches demandait une main-d'œuvre importante.

3. La ville est un espace de résidence

On ne peut parler de la ville sans évoquer les personnes qui y vivent. En effet, le mot « ville » est défini par un effectif de population important et une densité de population nettement supérieure aux campagnes environnantes. Cette fonction résidentielle se traduit dans les paysages urbains par différentes formes d'habitat : de l'habitat collectif à l'habitat individuel.

4. Le plus souvent, on classe les fonctions urbaines de la manière suivante :

Fonctions		Exemples
Services	Commerciale	Commerces de détail, grandes surfaces, ...
	Financière	Banques, assurances, ...
	Politique et administrative	Siège gouvernemental, ministères, ...
	Enseignement	Écoles, universités, ...
	Sanitaire	Médecin, hôpitaux, ...
	Horeca	Hôtels, restaurants, cafés, ...
	Loisir et culture	Cinéma, terrains de sport, musées, ...
	...	
	Transport	Chemin de fer, réseau routier, aéroports, ...
Industrielle		Métallurgie, automobile, industrie pharmaceutique, ...
Résidentielle		Immeubles d'appartements, villas, pavillons, ...

Retiens l'essentiel

Les fonctions urbaines ce sont les différents rôles joués par la ville.

La ville est avant tout caractérisée par ses fonctions de services, industrielle et résidentielle.

Dans les services, on distingue habituellement : les fonctions commerciale, financière, politique et administrative, d'enseignement, sanitaire, Horeca, de loisir et culture, de transport...



Tu dois savoir...

La métropole

Historiquement, la métropole c'est la ville « mère », celle qui enfante d'autres villes , des colonies.

Par extension, c'est la ville (ou le pays dans lequel elle se situe) dont la colonie dépend. C'est donc la ville qui dirige.

La métropole devient alors la ville « capitale » : étymologiquement celle qui est à la tête du pays, celle qui commande.

La métropole est aujourd'hui une grande ville qui se définit à la fois par l'importance de sa population et par ses fonctions de commandement :

Une métropole nationale (qui est le plus souvent la capitale du pays) compte généralement plus d'un million d'habitants
Elle est le siège du pouvoir politique et économique (fonctions de commandement) et assure des fonctions supérieures (services rares que les autres villes n'offrent pas).

La métropole occupe la tête d'un réseau urbain constitué d'une série de villes plus petites avec lesquelles elle est en relation.

À côté de la métropole nationale qui est le plus souvent la capitale, il existe à l'intérieur du pays d'autres grandes villes qui exercent leur influence sur des régions plus ou moins vastes. On parle alors de métropoles régionales.



Retiens l'essentiel

La métropole est une grande ville qui se caractérise par une population très importante (plus d'un million d'habitants). C'est une ville qui commande, c'est souvent une capitale. Elle assure des fonctions supérieures, des services rares.



Tu dois savoir...

La structure radioconcentrique de la métropole d'Europe

La métropole d'Europe présente une structure radioconcentrique.
Étymologiquement, « formé de cercles concentriques et de rayons ».

L'espace métropolitain est ainsi composé d'une série de couronnes urbaines qui se succèdent du centre à la périphérie (anneaux concentriques) et qui sont parcourues par des voies de circulation radiales (en forme de rayons) qui convergent vers le centre. Ces radiales sont reliées entre elles par des voies de circulation circulaires (boulevards de ceinture, périphérique) qui prennent généralement place aux limites des différentes couronnes urbaines.

Ce plan radioconcentrique est le fruit de l'histoire de la croissance de la ville.

Le **centre-ville**, le plus souvent fondé au Moyen Âge, a connu plusieurs enceintes de plus en plus vastes pour pouvoir accueillir une population en croissance. Leurs tracés se marquent encore dans le plan du centre-ville. La plus tardive, et donc la plus éloignée du centre, a fréquemment été remplacée par des **boulevards** qui ceinturent le cœur historique de la métropole. Dans le centre-ville, les voies de circulation principales sont des « grand-rues » qui relient les anciennes portes de la ville à la « grand-place » centrale. Elles portent généralement les noms d'autres villes qu'elles mettaient en liaison avec la ville considérée. Les croissances démographiques successives ont souvent engendré des débordements de la ville au-delà de son enceinte. Ces quartiers de **faubourgs** ont été englobés dans la ville au moment où une nouvelle enceinte plus vaste a étendu son périmètre.

Durant les XIX^e et XX^e siècles de **grandes percées** ont été pratiquées dans le centre-ville pour l'aérer et y faciliter la circulation. Elles l'ont largement déstructuré en y fragmentant voire en y effaçant les quartiers hérités des époques antérieures.

La **banlieue** forme un premier anneau autour du centre-ville puisqu'elle s'est développée au départ de celui-ci. Cet anneau se décompose en deux couronnes.

La première constitue la **proche banlieue**. Densément bâtie, elle forme une nappe urbaine continue avec le centre-ville auquel elle se raccorde. Elle correspond à l'extension de la ville au cours de la période industrielle (1850 – 1950). Cette extension a été possible grâce au développement du chemin de fer et des transports en commun (tramway, métro pour les plus grandes métropoles). Ces voies ferrées ainsi que les grandes chaussées qui prolongeaient les « grand-rues » médiévales constituent les radiales qui desservent aujourd'hui la banlieue et qui lui ont servi d'axes de développement. Parfois des bretelles autoroutières, créées au XX^e siècle, traversent la proche banlieue de part en part pour faciliter l'accès au centre-ville.

La seconde couronne constitue la **grande banlieue**. Le bâti y est moins dense car cette zone s'est urbanisée à partir de l'entre-deux-guerres mais surtout après la deuxième guerre mondiale. Le développement de la circulation automobile et des transports en commun dans les années soixante a permis à la ville de s'étendre sur une superficie beaucoup plus vaste que celle de la proche banlieue. Selon les courants urbanistiques du moment, plusieurs formules ont été adoptées pour la création des logements : cités-jardins, immeubles-tours, maisons « bel-étage » ou villas avec jardins. Quelle que soit la solution, une place

La structure radioconcentrique de la métropole européenne 2/2

relativement importante a été réservée aux espaces verts publics ou le plus souvent privés (jardins d'agrément). Le tout donne un caractère beaucoup plus aéré à cette couronne qu'à la précédente. On a souvent profité de la plus faible densité du bâti pour tracer un **ring autoroutier** à la limite de cette grande banlieue. Il marque alors les limites de l'agglomération urbaine. Les échangeurs construits aux croisements entre ce ring autoroutier et les grandes voies radiales qui conduisent au centre-ville constituent les portes d'entrée modernes de la métropole.

Au-delà, on entre dans l'**espace périurbain** qui correspond au deuxième grand anneau de l'espace métropolitain. Dans cet espace, ce sont les petites villes et les villages anciens qui polarisent le développement de l'urbanisation : les quartiers de villas récentes viennent s'agglutiner à ces noyaux préexistants. L'ensemble forme une zone dont les traits urbanistiques sont plus complexes à saisir. Mais il n'en demeure pas moins vrai que ses grands axes structurants sont les prolongements des grandes voies radiales qui divergent à partir de l'agglomération.

**Tu dois savoir...****L'espace de la métropole européenne est divisé en trois couronnes****Du centre à la périphérie : Centre-ville, banlieue et espace périurbain**

En Europe, l'espace métropolitain est constitué d'un ensemble d'auréoles plus ou moins densément construites qui se distribuent depuis le centre-ville jusqu'à la périphérie de l'aire métropolitaine. Selon les villes considérées, la distance entre le centre et la limite extérieure de la périphérie varie entre dix et quarante kilomètres.

Le centre-ville (ou ville centre) :

Le centre-ville correspond au noyau urbain, au centre vital de la ville, à son cœur. Dans la métropole, on parle souvent de la ville centre que l'on oppose à sa périphérie.

Le centre-ville est le plus souvent constitué des plus anciens quartiers de la ville. Il est fréquemment circonscrit par des boulevards qui marquent les limites des anciennes fortifications de la ville historique.

Il abrite les fonctions urbaines supérieures : politiques et administratives, commerces de luxe ou très spécialisés.

Parfois, il se dédouble en un hypercentre et une « city ».

L'**hypercen**tre (le Down-town des villes américaines) correspond au centre traditionnel (celui qui existait à la fin du XVIIIe avant les grandes mutations de la période industrielle) avec ses rues piétonnes bordées de commerces de luxe et de services de haut niveau.

La « city » ou **centre des affaires** (*central business district* ou CBD de certaines villes anglo-saxonnes) est souvent un quartier d'immeubles-tours de bureaux dans lequel se concentrent les banques, les activités de gestion et de direction (sièges des grandes entreprises). C'est un quartier qui vit au rythme des horaires des bureaux ; il est désert la nuit, les week-ends et les jours fériés.

La banlieue :

La **banlieue** correspond à la zone sur laquelle l'urbanisation du centre-ville s'est étendue.

Historiquement elle recouvre le territoire d'approximativement une lieue de rayon (environ 4 kilomètres) sur lequel s'exerce le ban c'est-à-dire la juridiction de la ville.

Dès le Moyen Âge, la ville s'est étendue au-delà de ses remparts par des quartiers construits le long des chemins qui menaient aux portes principales de la ville : les **faubourgs** (étymologiquement : hors du bourg).

Au XIXe siècle, suite à la forte croissance de la population urbaine, la ville va déborder de ses limites historiques. Dans un premier temps, elle va englober ses faubourgs, puis très vite urbaniser sa banlieue.

La complexité des paysages de banlieue amène à parler des banlieues au pluriel. Elles se sont structurées au départ des noyaux villageois existant — ces caractères ruraux sont encore visibles dans certaines églises de banlieue et dans

d'anciens bâtiments ruraux qui subsistent au sein des quartiers urbains : anciennes fermes, anciennes abbayes, ...— et des grands chemins, convertis dès le XVIII^e siècle en chaussées, qui mettaient la ville en relation avec les villes voisines.

Puisque la place était comptée dans le centre-ville, les nouvelles fonctions qui sont apparues dans l'espace urbain au XIX^e, sont venues s'établir dans la banlieue proche. Ainsi, les industries et les nouvelles infrastructures de transport comme le chemin de fer et les ports fluviaux se sont développées dans les banlieues. Autour de ces nouveaux pôles de développement de la ville sont venus se greffer des quartiers d'habitations et de services directement liés à la vocation industrielle de ces banlieues. On parle alors de **banlieues industrielles**.

Durant le XX^e siècle, d'autres fonctions urbaines sont venues prendre place dans les banlieues, soit dans les espaces jusque-là non encore urbanisés, soit en remplacement de sites industriels abandonnés (construction de « centres commerciaux » sur d'anciennes friches industrielles par exemple). Les banlieues se sont ainsi « spécialisées » selon la ou les fonctions qui s'y sont implantées. On distingue, par exemple, aujourd'hui des **banlieues commerciales**, des **banlieues industrielles**, des **banlieues résidentielles**,

Dans les banlieues résidentielles, les différentes classes sociales se sont séparées en colonisant des espaces résidentiels différents. Ce processus de **ségrégation sociale** dans l'espace a engendré des banlieues à la physionomie contrastée selon que l'on est dans des quartiers résidentiels aisés, des quartiers d'habitations sociales, etc.

Le tissu urbain de la banlieue apparaît généralement dense dans une première couronne contiguë au centre-ville, la **proche banlieue**. Mais au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville, la densité du bâti et des voies de circulation se dilue dans l'espace. On parle alors de **grande banlieue**. Il est d'ailleurs extrêmement difficile d'en donner la limite extérieure précise.

Centre-ville et banlieue constituent l'**agglomération** urbaine.

Les espaces périurbains

Au-delà de la banlieue, l'urbanisation semble se diluer pour faire progressivement place à des espaces ruraux.

La transition entre ville et campagne s'opère à travers un espace dont la trame fondatrice est héritée de logiques rurales mais qui évolue clairement aujourd'hui sous le coup d'influences essentiellement urbaines. Lorsque le territoire a quasi perdu toutes traces de ruralité (disparition de la fonction agricole principalement), on parle de **périurbanisation** (étymologiquement : ce qui est autour de la ville) pour désigner le processus de débordement des logiques urbaines sur le monde rural.

L'espace périurbain forme la couronne extérieure de l'aire métropolitaine. Ses limites sont floues et ne semblent pas encore définitivement arrêtées.

Il est constitué d'un ensemble de communes où résident une population qui travaille majoritairement dans la métropole. L'espace y est caractérisé par d'anciens villages ou d'anciennes petites villes auxquels sont venus se greffer de

vastes quartiers d'habitat individuel dont l'emblème est la villa isolée au milieu de son jardin d'agrément. L'extension de ces zones d'habitat s'est faite au détriment des terres agricoles qui se sont également résorbées suite à l'implantation de fonctions qui jusque-là étaient localisées dans l'agglomération : commerces de grande surface, « centres commerciaux », garages, parc industriel, grandes infrastructures de communication (autoroutes, voies express, TGV, aéroports, É), complexes cinématographiques, parcs d'attractions, bases de loisirs, centres hospitaliers, centres scolaires et de recherche, etc.

C'est dans la couronne contiguë à la grande banlieue et le long des grands axes de circulation qui convergent vers le centre-ville que l'espace périurbain est le plus abouti. Là, toute trace de vie rurale a disparu. Par contre, à l'avant du front de périurbanisation, là où la ville continue à grignoter la campagne, les influences urbaines n'affectent encore souvent que les périmètres villageois. De vastes zones sont encore marquées par l'activité agricole. Bien que de plus en plus minorés, les quelques exploitants agricoles restant gèrent encore l'essentiel du territoire. Mais les conflits ne sont pas rares entre des agriculteurs minoritaires qui cherchent à assurer la rentabilité de leurs exploitations et des résidents majoritaires qui attendent avant tout de la campagne un cadre de vie agréable. On désigne sous le nom de **campagnes périurbaines** cet espace rural périphérique où l'influence urbaine devient de plus en plus prépondérante, mais où l'essentiel de l'espace est encore produit par les agriculteurs.

Au sein de l'espace périurbain des grandes agglomérations européennes, pour limiter leur extension en tache d'huile, ont été créées des **villes nouvelles**. Le but était de créer de nouveaux centres urbains autonomes vis-à-vis de l'agglomération, offrant à la fois résidence, emploi et services aux habitants qui décident de s'y installer. Ces villes nouvelles ont permis de désengorger l'agglomération en fixant une partie de la population à sa périphérie limitant ainsi le nombre de navetteurs quotidiens.

Retiens l'essentiel

La métropole européenne se subdivise en **trois couronnes** successives : du centre à la périphérie, on trouve le **centre-ville**, la **banlieue** et l'**espace périurbain**.

Ces trois couronnes correspondent aux trois phases principales de développement de la ville :

- Le centre-ville inclut le centre historique (époque traditionnelle)
- La banlieue proche du centre-ville s'est mise en place durant l'époque industrielle
- La grande banlieue et l'espace périurbain sont des créations des 20^e et 21^e siècles

Aujourd'hui, chacune de ces couronnes joue par les fonctions qu'elle assume un rôle spécifique dans la métropole. Le centre-ville concentre les fonctions supérieures ; la périphérie les fonctions grandes consommatrices d'espace comme l'industrie où les transports.



Tu dois savoir...

La métropole : un espace polyfonctionnel en mutation

L'essor des services (secteur tertiaire) dans les centres-villes et la concentration des résidences en banlieue et dans l'espace périurbain renforcent la spécialisation des territoires urbains.

Tertiarisation, citisation et gentrification du centre-ville

Partout dans le centre des agglomérations, se sont développés des quartiers spécialisés groupant les fonctions de haut niveau (administratives et financières) et les activités directionnelles. Ces centres d'affaires privilégient les immeubles tours, seule réponse au manque de place et au prix exorbitant des terrains. La convergence des flux piétonniers et automobiles en fait des espaces d'animation par excellence, du moins le jour. On donne le nom de **citisation** (en référence à la City de Londres) à ce phénomène d'émergence d'un quartier d'affaires dans la métropole. Ce quartier est venu s'établir à proximité du centre historique, là où un bâti dégradé voire d'anciennes friches industrielles, ferroviaires ou militaires (anciennes casernes ou plaines de manœuvre) ont permis des opérations immobilières d'envergure.

D'une manière générale, beaucoup d'immeubles du centre-ville se sont transformés en bureaux ou en commerces car les prix élevés de l'immobilier chassent logements et activités peu rentables vers la périphérie. Il y a donc spécialisation du centre-ville dans le secteur tertiaire : **tertiarisation** du centre-ville. Cette spécialisation s'accompagne d'une réorientation du commerce du centre-ville. Le développement en périphérie des grandes surfaces et de complexes commerciaux facilement accessible en automobile a provoqué le recul du commerce banal dans les centres. Seuls les commerces spécialisés (équipement de la personne, loisirs) et souvent de luxe (boutiques de prêt à porter, bijouterie, épicerie spécialisées, É) ou les activités culturelles et de détente (cinémas, restaurants) s'y développent, notamment dans les rues piétonnes qui connaissent un spectaculaire renouveau. De même, les activités grandes consommatrices d'espace et exigeant une bonne accessibilité comme les centres hospitaliers, les campus universitaires ou encore les complexes de salles de spectacle et de loisirs sont expulsées vers la banlieue ou de plus en plus vers l'espace périurbain.

Dans le même temps, les constructions modernes uniformisent le bâti urbain faisant perdre à la ville son originalité architecturale. La tendance est donc au développement d'agglomérations ressemblant à des machines efficaces, organisées de la manière la plus rationnelle possible et se ressemblant un partout sur la planète. Dès les années 1930, l'architecte Le Corbusier anticipait d'ailleurs ce mouvement en concevant les plans de la « ville idéale » selon des divisions purement fonctionnelles.

La tendance à la spécialisation est une réalité, mais les évolutions sont heureusement plus complexes et, en Europe, chaque agglomération urbaine conserve encore sa personnalité. Les politiques d'aménagement urbain et aussi les difficultés financières liées à un contexte économique difficile, ont permis de ralentir et de réorienter les évolutions. La rénovation de certains quartiers centraux, souvent à haute valeur patrimoniale, permet un repeuplement

relatif du centre-ville. Mais les quartiers occupés à l'origine par des populations modestes sont, après réhabilitation, progressivement occupés par une population plus riche. C'est ce que l'on appelle la **gentrification** (de l'anglais *gentry* : petite noblesse et par extension « classe aisée »).

De nouvelles localisations des activités industrielles et tertiaires dans l'espace urbain

Les banlieues industrielles, héritées du XIX^e siècle, mêlant entreprises industrielles, infrastructures ferroviaires ou fluviales et habitat ouvrier subissent une désindustrialisation causée par le recul de l'emploi industriel depuis trente ans et une nouvelle distribution de l'industrie.

Le mouvement de délocalisation de l'industrie est le résultat de l'accumulation des contraintes qui pèsent sur les sites anciens : accès de plus en plus difficile avec la généralisation de l'approvisionnement par camions — le système du « juste-à-temps » réduit les stocks de l'entreprise mais exige un approvisionnement régulier en fonction des besoins — tensions avec le voisinage à propos des nuisances, manque d'espace pour se développer, inadéquation des anciens bâtiments industriels que la montée des prix du sol interdit d'agrandir, etc.

Pour ces différentes raisons, les activités industrielles migrent dans des parcs industriels périphériques à proximité des axes de circulation rapide. Les échangeurs autoroutiers et les aéroports, situés aux portes de la ville, deviennent ainsi de nouveaux pôles industriels. À ces

parcs d'activité, se greffent de plus en plus des complexes de bureaux et des hôtels surtout quand les entreprises sont spécialisées dans la haute technologie (technopôles).

Dans la banlieue proche, les friches industrielles résultant de la migration des entreprises vers la périphérie intéressent les promoteurs immobiliers par leur proximité avec le centre-ville, mais aussi les pouvoirs publics pour la création d'équipements collectifs, d'espaces verts, voire d'activités pour lutter contre le chômage.

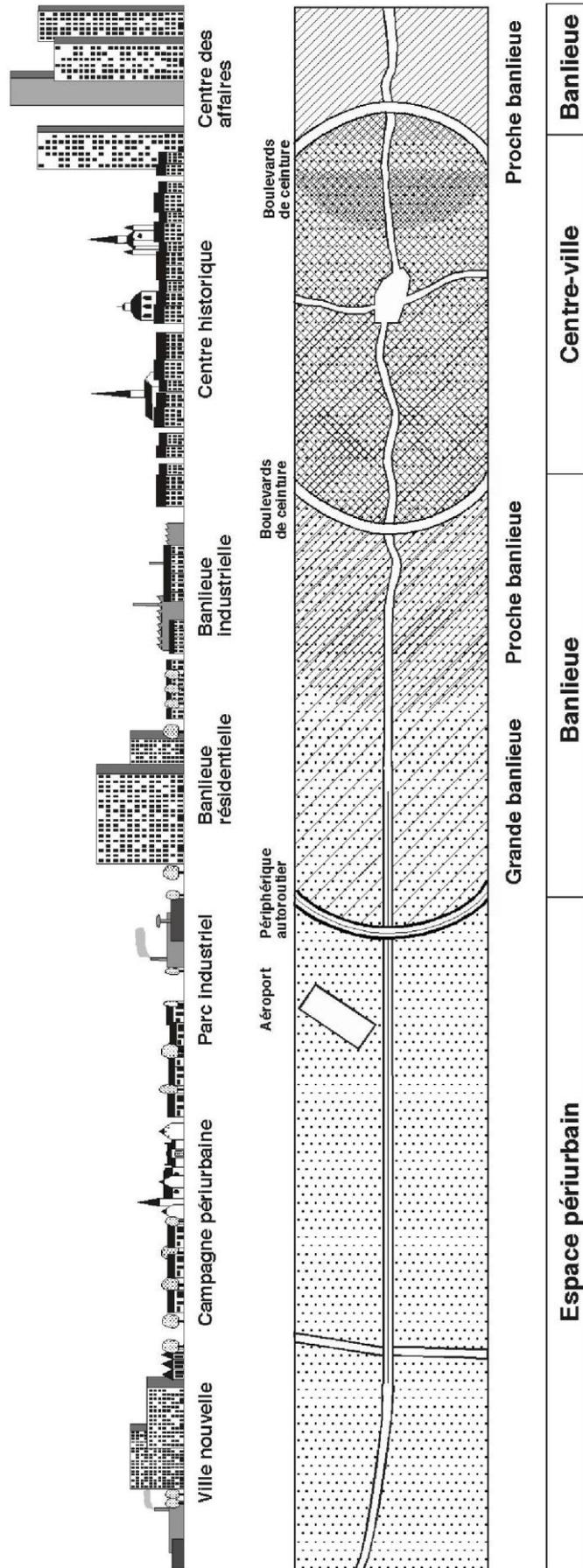
D'après :

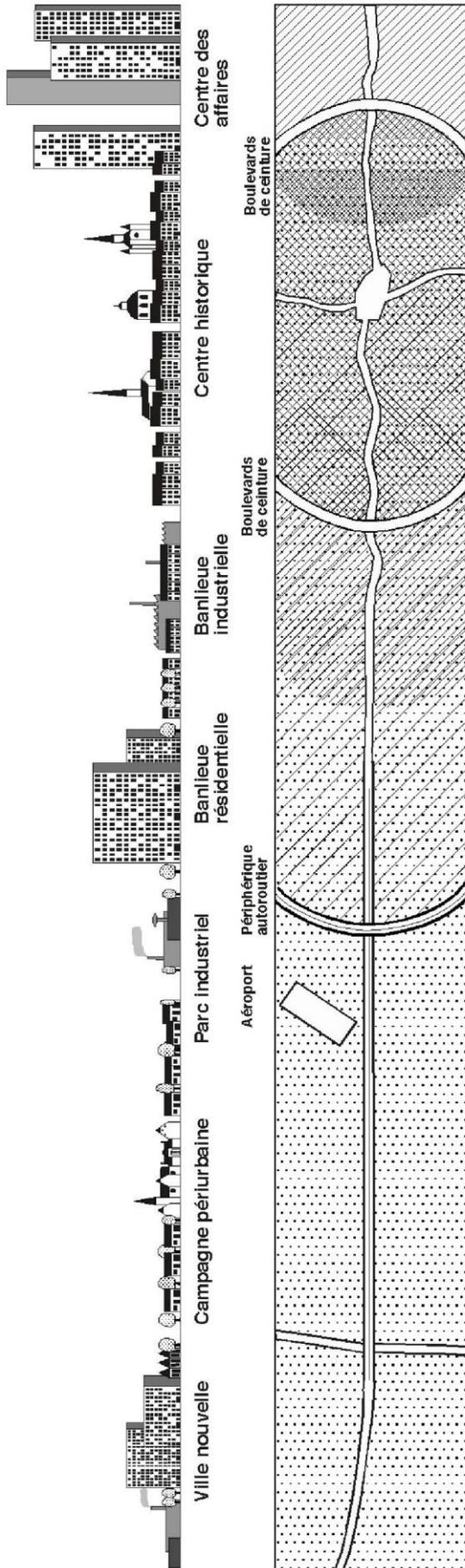
BOUVET C. et MARTIN J. (sous la direction de), *Géographie Seconde*, Paris, Hachette Éducation, 1995.

HAGNERELLE M. (sous la direction de), *Les hommes et la Terre*, Paris, Magnard, 1997.

MATHIEU J.-L. (sous la direction de), *Les hommes et la Terre : Géographie Seconde*, Paris, Bordas, 1997.







		Grande banlieue		Proche banlieue		Centre-ville		Proche banlieue	
		Espace périurbain		Banlieue		Centre historique		Centre des affaires	
Ville nouvelle		Campagne périurbaine	Parc industriel	Banlieue résidentielle	Banlieue industrielle	Centre historique		Centre des affaires	
Résidentielle	Résidentielle	Résidentielle	Commerciale	Résidentielle	Résidentielle	Résidentielle	Commerciale	Commerciale	Financière
Commerciale		Commerciale	Administrative			Commerciale	Politique et Administrative	Politique et Administrative	
Administrative						Horeca	Loisir et culture		
Loisir et culture			Industrielle						
Industrielle		Transport			Transport				
Transport									