

Doc 1 p. 174

Ochuko raconte...

Je passe jusqu'à 30 heures par semaine dans ma voiture pour me rendre sur mon lieu de travail sur l'île de Lagos. Je vis à 32 kilomètres de là, dans le quartier de Ojo.

Je pourrais parcourir cette distance en moins d'une heure sans les routes en mauvais état et surtout les gigantesques embouteillages chaque matin et chaque soir. Je mets donc environ trois heures pour me rendre au travail même si je quitte mon domicile dès 5 h 30. Je suis tout le temps fatigué et je fais une sieste de 20 ou 30 minutes dans mon bureau pour tenir le coup. Je passe plus de temps derrière mon volant qu'avec mes enfants.

Les nouveaux arrivants, le manque de terrains et de logements disponibles ont fait grimper les prix, repoussant toujours plus loin les moins fortunés. Je gagne correctement ma vie, mais je devrais payer trois fois plus que mon loyer actuel si je souhaitais vivre plus près de mon bureau.

■ D'après www.jeuneafrique.com, AFP, 22 janvier 2014.

Doc 4 p. 175

Une solution aux embouteillages

« Cela fait presque 40 ans qu'on est confrontés au problème des embouteillages », reconnaît Dayo Mobereola, le directeur du bureau LAMATA en charge des transports à Lagos. « Nous avons maintenant un plan d'aménagement pour anticiper l'avenir et éviter la paralysie. Il s'étend sur 30 ans pour 20 milliards de dollars et propose 9 lignes de bus et 7 trains de banlieue pour que les Nigériens renoncent à leur voiture ».

Mais la construction de ces nouvelles infrastructures passe par la destruction de bidonvilles¹ entiers, sans compensation pour leurs habitants, ce qui crée de nouveaux problèmes : ceux-ci risquent de devoir aller vivre encore plus loin de leur travail.

■ D'après www.jeuneafrique.com, AFP, 22 janvier 2014.

1. Voir définition p. 176.

Doc 6 p. 176

Une métropole pauvre qui se transforme lentement

Les autorités locales ont marqué des points : chute de l'insécurité, retour de l'ordre au bord des routes, création de squares et d'éclairages, extension du réseau d'eau, construction de quartiers résidentiels, multiplication par 500 du nombre de camions de collecte des ordures...

Les élus locaux le reconnaissent : les efforts de modernisation se sont concentrés sur le centre des affaires et les banlieues sécurisées pour riches Nigériens et expatriés¹ fortunés.

Mais la rénovation urbaine s'étend peu à peu aux quartiers populaires et souvent insalubres². C'est ici que se concentrent les deux tiers de la population, le petit peuple de Lagos, avec ses commerçants, vendeurs des rues, chauffeurs de taxi, chômeurs.

■ D'après Olivier Tallès, « Lagos, ville africaine en devenir », *La Croix*, 1^{er} février 2013.

1. Étranger venu travailler dans un autre pays que le sien.
2. Qui manque d'hygiène et d'équipements simples.

Doc 9 p. 177

Julie raconte...

Lagos attire chaque jour de nouveaux arrivants venus du reste du pays.

Autant d'origines, de parlers différents, mais à Lagos on se retrouve tous autour du *pidgin*.

Le *pidgin* ou *broken english* emprunte certains mots et sonorités à la langue anglaise. C'est une langue neutre à Lagos où des milliers d'identités différentes se côtoient.

Le *pidgin* est la langue qui unit à mesure que la ville grossit.

■ D'après www.rfi.fr – Extrait de l'émission
7 milliards de voisins – Article du 13 août 2012.

Doc 2 p. 178

Laura raconte...

Comme plus d'un million de navetteurs¹, je fais le voyage quotidiennement vers le centre de Londres.

Personne n'aime les va-et-vient quotidiens, quel que soit le transport qu'il prend. Mais si vous voulez un travail que vous appréciez (ou au moins l'argent qu'un emploi dans la capitale rapporte), alors vous faites la navette tous les jours.

Tous les jours, je fais le trajet aller-retour entre Hornchurch et le cœur du riche quartier de Knightsbridge, au centre de Londres.

Aujourd'hui, le train était à l'heure et un siège était libre. Les 420 £ (environ 570 €) de frais de transport prélevés chaque mois sur mon salaire à l'esprit, j'ai apprécié chaque seconde de ce voyage.

■ D'après Laura Zito, *The Huffington Post*, 7 août 2015.

1. Habitant qui effectue un déplacement quotidien entre son domicile et son lieu de travail.

Doc 7 p. 180

Londres, la ville des inégalités

La capitale britannique est la ville la plus inégalitaire des pays développés. Capitale mondiale des millionnaires et milliardaires, la ville comprend aussi des quartiers d'une extrême pauvreté : 28 % des habitants sont pauvres à Londres alors que 1 Londonien sur 35 possède plus d'un million de dollars (880 000 euros) et que le nombre de milliardaires s'élève désormais à 72.

Tower Hamlets, quartier de l'est londonien, abrite les quartiers les plus défavorisés de tout le pays et des niveaux de salaires parmi les plus élevés de la ville. La raison ? C'est dans la partie sud de ce quartier que se situe Canary Wharf, abritant les sièges européens de banques. À peine plus d'un kilomètre sépare les tours de ce cœur financier de la population la plus pauvre du Royaume-Uni. Le contraste est saisissant.

■ Valentine Pasquesoone, extrait de l'émission « L'angle éco »,

Francetv info, 17 février 2015.

Doc 9 p. 181

Des logements de plus en plus chers

Le coût moyen d'un logement à Londres s'élève désormais à plus de 500 000 £ (630 000 €).

« Il est de plus en plus difficile pour des Londoniens ordinaires de trouver à se loger alors que dans le même temps, l'on construit des tours de luxe », confirme Paul Watt, professeur d'urbanisme à Londres. « La vraie solution est évidente : construire des centaines de milliers de nouveaux logements », a déclaré récemment le maire de Londres Boris Johnson. Il a promis 55 000 nouveaux logements « abordables ».

■ D'après AFP, 28 novembre 2014.

Leçon

Habiter une métropole

➤ *Qu'est-ce qu'une métropole ?*

Qui sont ses habitants et comment y vivent-ils ?

A Un espace urbain organisé

1. Toutes les **métropoles** s'organisent autour d'un centre qui concentre des équipements et les activités. C'est l'espace le plus fréquenté par les habitants. Ils y ont accès à des services économiques (banques, commerces, bureaux...), politiques (ministères, préfecture...) et culturels (musées...).

2. Le centre est la vitrine de la métropole. Dans les villes qui ont une histoire ancienne comme Londres, le centre est riche de monuments ; dans les villes plus récentes, comme Lagos, le centre est reconnaissable à ses gratte-ciel.

3. Les habitants des métropoles sont nombreux à loger dans les banlieues et, au-delà, dans les **espaces périurbains**, loin de leur lieu de travail et du centre. Leurs logements sont très variés : lotissements de maisons individuelles, quartiers résidentiels fermés, grands ensembles, **bidonvilles**.

B Une grande diversité d'habitants

1. Dans une métropole se croisent différents types d'habitants : les résidents permanents, les **migrants pendulaires** ou « navetteurs », des touristes. Chacun fréquente la métropole pour des raisons différentes, à des moments différents de la journée.

2. Parce qu'elles concentrent les activités, les métropoles rassemblent une population très diversifiée, socialement et culturellement. Mais, si tous les habitants se croisent dans le centre, ils ne résident pas tous dans les mêmes quartiers. Cette séparation est de plus en plus affirmée dans les métropoles, notamment dans celles des pays en développement.

C Une qualité de vie inégale

1. Les déplacements sont très nombreux au quotidien, les modes de transport variés et la circulation souvent difficile. Les embouteillages polluent particulièrement le centre-ville. Partout, les problèmes de transports nuisent à la qualité de la vie des habitants.
2. La qualité de vie est très différente d'une métropole à l'autre. Dans les pays développés, les populations disposent des services urbains : eau potable, électricité, ramassage des ordures... Dans les **pays en développement** (PED), ces services sont très insuffisants, notamment dans les bidonvilles.

Vocabulaire

- **Bidonville**

Ensemble des habitations construites avec des matériaux de récupération.

- **Espaces périurbains**

Espaces qui s'urbanisent progressivement autour des villes et qui s'étalent de plus en plus loin.

- **Métropole**

Grande ville qui concentre les habitants, les activités et les pouvoirs de commandement.

- **Migrants pendulaires**

Travailleurs qui font l'aller-retour quotidien entre leur domicile et leur lieu de travail.

Doc 2 p. 190

Aujourd'hui, plus de la moitié de la population mondiale vit dans des villes. D'ici 2050, cette proportion devrait passer à 66 %, selon les Nations unies. Aujourd'hui, l'Amérique du Nord et l'Amérique latine font partie des régions les plus urbanisées.

[...] Parallèlement à cette urbanisation, les enjeux les plus importants se concentreront surtout dans les pays en développement, où le rythme d'urbanisation est le plus rapide. Les villes devront offrir de meilleures possibilités de revenu et d'emploi, assurer un accès égal aux services et améliorer les équipements (eau, égouts, transports, logement, énergie, information et communications).

- D'après le Fonds monétaire international, décembre 2014.

Doc 2 p. 192

Le point de vue du géographe

Même recroquevillé sur le pont, l'habitant ne fait pas n'importe quoi. Il n'a pas choisi le lieu par hasard. Il se place là où circulent des milliers de personnes. Cela multiplie ses chances d'être aidé. Ces hommes et ces femmes, malgré leur misère, demeurent des habitants. Ils habitent les villes autrement : prendre une grille du métro pour une source de chaleur, trouver refuge dans le recoin peu visible d'un immeuble, etc. Ces indésirables pour les uns, vulnérables pour les autres, mettent en œuvre, tant bien que mal, leurs compétences d'habiter.

- D'après Olivier Lazzarotti, « Habiter le monde », *Documentation photographique*, n° 8100, juillet-août 2014.

Mémo art

Le Street Art, un succès planétaire

- L'art urbain, ou street art, est un mouvement artistique contemporain qui s'expose dans la rue, à la vue de tous, pour interpeller, modifier notre perception de la ville.
- Il s'agit principalement d'un art temporaire et public, souvent illégal. Les artistes urbains utilisent de nombreuses techniques d'expression telles que les pochoirs, autocollants, affiches, mosaïques...
- On trouve des réalisations de street art dans toutes les grandes villes du monde.

Doc 2 p. 194

D'autres modes de transport

L'objectif d'une mobilité alternative est de transférer le trafic sur des modes de transport respectueux des hommes et des femmes et de la nature. Les alternatives de mobilité sont donc des offres de transports combinés, pour remplacer efficacement la voiture individuelle. La vraie ville alternative à la voiture ne serait donc ni la ville exclusivement réservée à la marche, ni celle du vélo ou des transports en commun, mais un mélange des trois.

On observe également que cette évolution vers une mobilité durable repose grandement sur l'évolution des comportements des usagers dans leur choix des modes de transport.

- D'après le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, *Ville et mobilité durables, 2010.*

Doc 2 p. 196

Des espaces de vie plus réduits

Plus l'énergie devient coûteuse, plus les habitants sont contraints de fonctionner à l'échelle locale. Une solution est de fixer de façon plus efficace les services dans les territoires (services, emplois, loisirs...). Ce scénario de rapprochement limite les distances, renforce les mobilités douces (marche, vélo...) et favorise la mise en place d'une ville organisée par quartiers (au moins pour les services de la vie quotidienne).

Les services vont de plus en plus s'effectuer via le numérique (achats en ligne, supermarchés virtuels et livraisons à domicile...).

- D'après Jean Ollivro, « La mondialité », « La distance objet géographique », Atala, 2009.