

CHAPITRE 12 – Les aires urbaines, géographie d'une France mondialisée

Doc 2 p. 220 : Les mobilités dans l'aire urbaine

La gare de Rennes et les autres gares de la métropole constituent des lieux d'intermodalité pour les déplacements quotidiens bien connectés au réseau de bus et de métro. Ces gares et haltes ferrées constituent le point d'entrée de voyageurs se déplaçant depuis des territoires périurbains de l'aire urbaine et des territoires encore plus éloignés. Avec ses fonctions métropolitaines et son bassin d'emploi dynamique, Rennes attire de nombreux actifs résidant à l'extérieur de ses limites.

Malgré l'offre BreizhGo (TER et cars), la part des actifs résidant dans la couronne de l'aire urbaine et se déplaçant en transports collectifs pour aller travailler ne dépasse pas les 5 %. L'étalement important de l'aire urbaine, conjugué à une bonne desserte routière, explique en partie le fort usage de l'automobile. Ces déplacements ont un coût financier pour les ménages et un impact sur l'environnement, le climat et leur santé.

Plan de déplacements urbains 2019-2030 (PDU), Rennes Métropole, 2020.

Doc 4 p. 221 : Témoignage d'une famille périurbaine

« Pierre-François et moi sommes originaires d'Ille-et-Vilaine, mais on s'est rencontrés à Paris où nous avons trouvé notre premier emploi. En 2015, nous avons décidé de quitter Paris. Notre choix s'est porté sur Rennes car nous recherchions une ville avec un bassin d'emploi dynamique, mais aussi la proximité de nos familles. Pierre-François a continué à travailler sur Paris en alternant télétravail et présentiel grâce au TGV (Rennes-Paris en 1h25). Nous avons donc choisi un appartement à proximité de la gare. En 2019, Pierre-François a intégré une entreprise rennaise pour laquelle il continuait à voyager sur Paris et à l'étranger. Nous sommes restés dans le centre de Rennes, mais la vie en appartement devenait compliquée avec nos deux enfants. Après le premier confinement en 2020, nous avons recherché une maison avec jardin pour améliorer notre confort de vie. Nous l'avons trouvée à Noyal-sur-Vilaine. Plusieurs éléments nous ont décidés : le prix des maisons y est nettement plus abordable qu'à Rennes, la proximité immédiate de l'école, des commerces et surtout la présence d'une gare pour rejoindre Rennes en 9 minutes. »

Propos recueillis par Guillaume Sarcel en août 2021.

Doc 4 p. 223 : L'Île-de-France, une région métropolitaine contrastée

L'Île-de-France est la région la plus intégrée aux flux de la mondialisation. Paris concentre des fonctions de commandement de rayonnement international dans tous les domaines. La métropolisation ne se limite pas au territoire de la ville-centre (dite Paris intra-muros), mais s'étend jusqu'aux espaces périurbains. Paris concentre les institutions politiques et culturelles. Les fonctions économiques, de transport et scientifiques sont plutôt situées dans les communes périphériques. La métropolisation parisienne s'incarne notamment dans le quartier des affaires de La Défense et le pôle de recherche du plateau de Saclay. Le rayonnement francilien repose enfin sur son attractivité touristique (musée du Louvre, château de Versailles, Disneyland Paris). [...]

La région est structurée par de fortes inégalités socio-économiques. Les populations défavorisées sont reléguées dans les territoires les moins bien dotés, pas uniquement situés dans des communes de la proche banlieue parisienne, mais aussi dans des territoires ruraux éloignés du rayonnement économique parisien.

Pascale Nédélec, agrégée et docteur en géographie, La France. Atlas géographique et géopolitique, Autrement, 2020.

Doc 4 p. 225 : L'objectif « Zéro artificialisation nette »

Zéro Artificialisation Nette (ZAN) est un objectif à 2050 fixé par la loi Climat et résilience de 2021 qui doit permettre à la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici 2030 et lutter contre le réchauffement climatique. Elle demande d'abord aux territoires de baisser de 50 %, d'ici à la fin de la décennie, le rythme d'artificialisation et de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Le ZAN devra être atteint d'ici 2050.

Le ZAN a comme objectif inédit et ambitieux de lutter contre l'artificialisation croissante des terres naturelles, agricoles et forestières. Le concept est relativement simple : limiter et réduire au maximum la consommation d'espace à des fins d'urbanisation, et compenser l'artificialisation des terres qui ne peut être évitée par des surfaces équivalentes d'espaces agro-naturels ; ceci afin d'atteindre un équilibre.

D'après l'AUAT (Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine), Comprendre l'objectif « Zéro Artificialisation Nette » des sols, avril 2021.

Doc 5 p. 225 : Limiter l'artificialisation, des solutions à nuancer

Depuis le début des années 2010, divers textes sont venus encadrer assez strictement les ouvertures à l'urbanisation [...], jusqu'au reclassement de terrains urbanisables pour les réserver à des usages agricoles ou pour les rendre à la nature. [...]

L'attention portée à l'artificialisation des sols soulève quelques questions. Dans un contexte de croissance démographique, empêcher l'extension de l'urbanisation a une conséquence : la densification. [...] Pourtant, remplacer quelques maisons par des petits immeubles dans un village présente un intérêt limité. Les nouveaux habitants restent dépendants de leur voiture pour leurs déplacements et leur qualité de vie s'en trouve diminuée, puisqu'ils sont privés de jardin. [...] Pour une urbanisation moins dévastatrice pour l'environnement, pousser les gens à habiter des immeubles à la campagne n'est guère utile. [...]

Donner la priorité à la densification et à la lutte contre l'étalement urbain revient aussi à figer dans leur état bâti les territoires les plus ruraux. [...] Une éventuelle redynamisation passe d'abord par la construction de maisons individuelles. [...]

Empêcher une telle redynamisation peut paraître désirable pour qui veut préserver les campagnes de l'urbanisation. Cela pose malgré tout question. Comment en effet dénier à des milliers de villages le droit de reprendre vie en attirant de nouveaux habitants ? La chose est moralement et politiquement difficile à justifier.

Éric Charmes, géographe et directeur de recherche à l'École de l'aménagement durable des territoires (ENTPE), La Revanche des villages. Essai sur la France périurbaine, Éditions du Seuil et La République des idées, 2019.

Doc 2 p. 227 : La complémentarité ville-campagne

La vieille opposition entre villes et campagnes continue à dominer nos représentations, alors qu'elle ne donne plus sens aux réalités vécues. [...]

Le périurbain, c'est la campagne placée dans l'orbite d'une ville. [...]

Ce phénomène est aujourd'hui massif. Depuis la fin des années 1960, de plus en plus de citadins se sont installés dans un village ou une petite ville, tout en continuant à travailler dans une ville plus grande.

Les villes se sont ainsi progressivement étendues dans leurs périphéries rurales, la frontière entre les banlieues et les campagnes ne devenant plus que paysagère, affaire principalement de cadre de vie. Redisons-le, ces citadins des campagnes représentent aujourd'hui près d'un quart de la population française.

Éric Charmes, géographe et directeur de recherche à l'École de l'aménagement durable des territoires (ENTPE), La Revanche des villages. Essai sur la France périurbaine, Éditions du Seuil et La République des idées, 2019.

Leçon p. 230 : Les aires urbaines, géographie d'une France mondialisée

A - Un territoire qui s'urbanise

1. De plus en plus d'urbains

En 1945, 53 % des Français vivaient en ville. Aujourd'hui, on estime que 93 % des Français vivent dans des aires urbaines, c'est-à-dire dans un pôle urbain ou une couronne périurbaine à proximité d'une ville.

L'étalement urbain se fait aux dépens des espaces agricoles ou naturels. Les campagnes autour des villes s'urbanisent d'autant plus que l'aire urbaine est importante : c'est le cas autour de Lyon, Nantes, Rennes, Toulouse, Montpellier, Bordeaux ou Marseille.

2. Des évolutions variées

Les aires urbaines des métropoles du Sud et de l'Ouest, où le cadre de vie est perçu comme plus agréable, sont les plus dynamiques.

L'augmentation des prix de l'immobilier, le manque de logements et des conditions de vie jugées moins agréables ralentissent la croissance des populations dans les ville-centres, alors que les couronnes périurbaines se développent.

B - Des espaces et des modes de vie diversifiés

1. Des pôles urbains attractifs

Les pôles urbains sont des espaces attractifs qui concentrent l'essentiel des emplois et offrent une grande diversité de services (administration, éducation, santé, commerces et loisirs culturels).

Les banlieues en périphérie des pôles accueillent des zones d'activités commerciales ou industrielles, des zones pavillonnaires et des grands ensembles, et connaissent des situations sociales très diverses et inégales.

2. L'urbanisation des campagnes

De nombreux citadins, et notamment des familles, s'installent dans les communes de la couronne périurbaine pour pouvoir vivre dans une maison avec jardin et profiter de la « vie à la campagne ».

La croissance de ces communes accentue l'étalement urbain et conduit peu à peu à l'artificialisation des sols et à la disparition des espaces agricoles ou naturels à proximité des villes.

3. L'augmentation des mobilités

La croissance de la population dans les couronnes périurbaines s'accompagne d'une croissance continue des mobilités quotidiennes. L'utilisation massive de la voiture et le développement des axes routiers desservant les pôles urbains permettent à de plus en plus de personnes de vivre éloignées de leur lieu de travail, jusqu'à 30 ou 50 km selon les aires urbaines. Les transports en commun sont développés au sein des pôles, mais restent marginaux dans les espaces périurbains.

C - Une influence renforcée par la mondialisation

1. Un territoire dominé par l'aire urbaine de Paris

Paris est l'aire urbaine la plus vaste et la plus peuplée de France. Parfaitement connectée au reste du monde, bénéficiant d'un rayonnement culturel international et d'un réel pouvoir économique et politique, Paris est la seule « ville mondiale » française. Son influence s'exerce donc bien au-delà des limites de son aire urbaine.

2. Un réseau d'aires urbaines secondaires bien reliées entre elles

Une dizaine de métropoles régionales fortement connectées à Paris se répartissent sur le territoire. Elles concentrent les services spécialisés et de commandement. Leur développement est renforcé par la mondialisation qui avantage les territoires les plus attractifs.

Si les réseaux de transport et de communication renforcent l'attractivité de Paris, ils permettent aussi aux métropoles régionales d'étendre leur influence et de développer les liens entre elles.

Brevet p. 235 - Exercice 1 : Analyser et comprendre un document

L'impact environnemental des mobilités périurbaines : un débat scientifique

Les impacts environnementaux de la mobilité périurbaine sont un sujet de controverse scientifique.

Une première position dans la lignée des travaux de Peter Newman et Jeffrey Kenworthy consiste à soutenir que les espaces peu denses impliquent une plus grande demande de transport. Demande de mobilité plus importante et préférence à la voiture s'associeraient pour faire des espaces périurbains des formes urbaines particulièrement polluantes. Des travaux établissent un lien entre la densité de population et la consommation de carburant pour la mobilité quotidienne des personnes. Ces travaux conduisent à rejeter l'étalement urbain et donc la périurbanisation pour retrouver un urbanisme dense et compact proche des villes historiques forgées par la marche et non par l'automobile.

À l'inverse, certains chercheurs comme Orfeuil et Soleyret, observent qu'à revenu égal, les habitants des centres-villes, qui se déplacent assez peu localement, auraient finalement tendance à se déplacer plus souvent et plus loin pour leur mobilité de loisir, c'est-à-dire lors des week-ends et durant les vacances, que les habitants des zones plus périphériques. En d'autres termes, il existerait une sorte de compensation de la mobilité quotidienne vers la mobilité de loisirs et la mobilité longue distance. À revenu identique, les urbains habitant les centres-villes ont une plus grande tendance à se déplacer sur de longues distances durant les fins de

semaine par comparaison avec les habitants de la couronne périurbaine. Les périurbains auraient un accès facile aux espaces verts et auraient donc moins besoin de se déplacer pendant leurs loisirs que les habitants de la ville dense. Cette hypothèse théorique a été nommée « l'effet barbecue ». Si la ville compacte entraîne une mobilité de compensation, rompre avec la périurbanisation n'est pas une solution durable.

D'après Réinventer la mobilité dans le périurbain : Pour une proximité soutenable, Terra Nova, 2020. Par Hadrien Bajolle, urbaniste spécialisé dans les mobilités.