

# CHAPITRE III.

## Habiter la ville

Bulletin officiel spécial n°6 du 28 août 2008

### III - HABITER LA VILLE

( environ 15% du temps consacré à la géographie ) (5h25)

#### CONNAISSANCES

##### Habiter la ville

Plus de la moitié de l'humanité vit en ville. Les paysages urbains et la vie en ville dépendent de multiples facteurs au nombre desquels la culture et l'histoire, le cadre naturel, les activités, la situation démographique et le niveau de développement.

#### DÉMARCHES

**Deux études de cas** reposent de manière privilégiée sur l'étude de paysages : **deux villes**, choisies dans deux aires culturelles différentes.

Ces études de cas permettent de dégager des caractéristiques communes et des éléments de différenciation.

#### CAPACITÉS

**Situer** les espaces étudiés sur différents planisphères thématiques

**Décrire** les paysages étudiés et **expliquer** les transformations des espaces concernés.

**Réaliser un croquis simple** d'un paysage

### III - Habiter la ville

*Environ 15% du temps annuel consacré à la géographie*

Le programme de la classe de sixième propose d'appréhender la ville par la notion d'habiter, c'est-à-dire comme un lieu de vie, pour la moitié de l'humanité aujourd'hui et sans doute pour les deux tiers avant le milieu du siècle. Cependant, si la ville est l'horizon commun de la population mondiale, elle recouvre des réalités profondément diverses, ce que les études de cas peuvent montrer.

#### I. PROBLÉMATIQUES POSSIBLES

« Habiter la ville » s'organise à partir de **deux études de cas conduites à l'échelle infra urbaine**.

Quelles que soient les villes retenues, l'approche se veut concrète, centrée sur la diversité des modes d'habiter la ville. L'étude s'attache ainsi au logement, à la rue, aux quartiers, mais également aux mobilités, aux activités ainsi qu'aux lieux de sociabilité, en un mot aux conditions de vie des habitants.

Elle ménage évidemment une place à l'architecture et à l'urbanisme et englobe la réflexion sur ce que peut-être aujourd'hui un développement urbain durable.

La démarche s'appuie sur des paysages et des plans ; elle s'ancre également dans le vécu des habitants, à travers récits et témoignages qui disent la vie telle qu'elle est.

On choisira des angles d'attaques simples qui témoignent de la diversité des situations possibles et permettent éventuellement d'établir des comparaisons.

**Les problématiques peuvent tourner autour de deux grandes questions :**

- l'organisation de l'espace urbain et son corollaire, l'**étalement urbain**, aujourd'hui commun à toutes les grandes villes (même si ses moteurs et son ampleur sont différents selon les lieux) ;
- la cohabitation entre les populations nombreuses et diverses d'une même ville.

#### II. COMMENT CHOISIR LES ÉTUDES DE CAS ?

Toutes les villes du monde ne se ressemblent pas et les grandes villes mélangent des éléments propres à l'urbanité en général avec des traits relevant de leurs contextes respectifs. Ce constat, chaque voyageur passant de New York à Tokyo ou de Shanghai à Dakar le fait aisément. C'est tout l'intérêt d'une démarche qui, associant des études de cas et leur mise en contexte, permet d'identifier les traits généraux de la vie en ville et des différenciations.

Dans la logique d'un programme qui invite les élèves à faire le tour du monde, l'idéal est de choisir **deux grandes villes** (pour les fixer comme repères dans la mémoire des élèves) **situées dans des espaces géographiques**, ensembles régionaux, aires culturelles **différents** (pour ouvrir les élèves à la diversité du monde).

Les choix du professeur peuvent ainsi combiner une grande ville d'Amérique du Nord et une grande ville d'Afrique/d'Asie, une grande ville d'Europe/de Méditerranée et une grande ville d'Amérique latine/d'Asie ou d'Afrique, etc. Le choix des études de cas ne revient pas forcément à opposer une grande ville du monde développé et une ville du monde en développement.

Enfin, on ne prendra pas prétexte que « l'espace proche » est déjà un espace urbain (ce qui vaut pour une majorité d'établissements) pour ne traiter qu'une seule étude de cas pour ce point du programme.

Ceci pour deux raisons : tout d'abord, les objectifs et la démarche assignés à l'espace proche sont assez différents du thème « habiter la ville » ; ensuite, l'une des ambitions du programme de géographie de 6ème étant de confronter l'élève à la diversité du monde, il serait regrettable, dans cette perspective, de se priver de l'apport d'une seconde étude de cas.

#### III. DEUX EXEMPLES D'ÉTUDES DE CAS ET DE DÉMARCHES

##### 1. Habiter une ville d'Europe

Une métropole d'Europe se caractérise par la présence d'un centre ancien au sein d'une agglomération étendue.

L'étude peut s'organiser autour de la découverte et de la mise en situation de deux types d'espaces urbains :

- **le centre ville**, avec sa dimension historique (édifices, tracé des rues, places publiques, ..), la présence de commerces spécifiques (grandes enseignes ou enseignes de luxe, cafés et restaurants,...), des habitants qui y demeurent ou le fréquentent (pour y travailler ou le visiter dans le cas des touristes) et en font un **espace vivant** ;

– un **quartier périphérique**, où les conditions de vie ne sont plus les mêmes dans le cadre de l'**habitat collectif** des grands ensembles ou des **lotissements en pavillons**, segmentés par les rocares et les zones d'activités, **caractéristiques du mouvement de périurbanisation et d'étalement urbain**.

En opposition à la ville étalée, coûteuse en déplacements et en énergie, on peut interroger la manière dont les villes d'Europe promeuvent une **ville plus dense**. Ainsi les tentatives de certaines villes européennes pour promouvoir une **ville compacte**, par la revitalisation des espaces centraux ou péricentraux (réhabilitation des vieux centres, émergence de nouveaux quartiers), ou par des politiques volontaristes de transports : tramways, circulations douces : vélos ou marche à pied, avec partage de la voirie et limitation de la circulation automobile en ville (réglementations, péages urbains ou interdiction des centres villes aux voitures) peuvent être soulignées.

La question des transports apparaît fondamentale pour les grandes villes d'Europe qui y attachent une attention particulière ; c'est en effet **de la qualité des transports que dépend en partie la qualité de la vie en ville**.

## 2. Habiter une ville d'Afrique subsaharienne

Les villes d'Afrique subsaharienne, des métropoles d'Afrique de l'Ouest à celles d'Afrique du Sud, présentent une **croissance urbaine rapide** combinée à de fortes tendances à la **ségrégation socio spatiale**, qui fait souvent suite à une ségrégation raciale sur le modèle des métropoles sud-africaines.

L'approche d'une famille, saisie dans le quotidien de son quartier, voire l'approche comparée de deux familles, habitant deux quartiers différents d'une même ville peut être intéressante ; il s'agit par cette démarche de mettre en lumière la condition du citoyen en Afrique, de souligner les inégalités sociales, sans non plus négliger les lieux de sociabilité (le stade, le marché) où les habitants peuvent se rassembler. La démarche qui part du quotidien des habitants, peut ainsi aborder, appuyée sur les images, les témoignages et les récits, trois aspects majeurs de la vie dans une grande ville d'Afrique subsaharienne :

– l'**habitat** : les maisons basses, par exemple les « maisons à cour » des lotissements des villes d'Afrique de l'Ouest, ou les « boîtes d'allumettes » des townships d'Afrique du Sud sont l'**habitat** du plus grand nombre. Ces quartiers populaires, souvent spontanés et densément peuplés, contrastent avec les quartiers riches aux villas imposantes avec jardins. La localisation des différents quartiers au sein de l'agglomération n'est pas anodine (extension en périphérie ou situation centrale, en zone insalubre, ..), tout comme la manière dont ils composent ou non avec le relief, l'exposition (bord de mer/intérieur, collines avec vue...);

– **les déplacements** : l'**insuffisance des transports** est le point sensible des villes africaines marquées par des embouteillages et le recours aux modes de transports les plus divers et surchargés (motos taxis, taxis collectifs, autobus ou trains, vélos ou encore marche à pied). Tout cela renvoie à la question cruciale de l'accès aux équipements collectifs, réseaux électriques et réseaux d'eau, indispensables à la qualité de la vie en ville ;

– **le travail** : la proportion des actifs dans le secteur de l'**informel** est révélatrice du décrochage entre les besoins d'une population urbaine en croissance rapide et la faiblesse des emplois dans les secteurs économiques modernes, concentrés dans les centres d'affaires des anciens quartiers coloniaux.

## IV. LA MISE EN CONTEXTE

La démarche retenue par le programme, qui articule étude de cas et contextualisation, joue à deux niveaux.

### Relier la ville à la société

La ville est le résultat d'un certain nombre de choix de la société qui l'édifie. Les formes et les conditions de la vie en ville reflètent les cultures, l'histoire, les systèmes économiques et sociaux, le niveau de développement des États, etc. **Chaque étude de cas doit ainsi être mise en relation avec des planisphères thématiques (aires culturelles, croissance démographique, niveau de développement, ...).**

Les paysages urbains et la vie en ville sont liés à l'aire culturelle et à l'histoire qui se marquent dans le plan de la ville. Le centre historique des villes européennes, le centre vertical des quartiers d'affaires des métropoles d'Amérique du Nord et leurs immenses banlieues pavillonnaires, la forte composante religieuse des villes arabes (la médina et son dédale de rues étroites, abritée derrière ses fortifications, organisée autour des mosquées et des souks), les quartiers coloniaux des villes d'Afrique devenues centre villes modernes, font intervenir des codes culturels, religieux et sociétaux. Le tissu urbain éclaté qui caractérise les villes d'Afrique ou d'Amérique latine traduit les fragilités du développement économique et social des pays du Sud. Ce sont autant d'éléments de contexte indispensables.

### Mettre en perspective les études de cas dans la dynamique d'urbanisation du monde

Une mise en perspective à l'**échelle planétaire** permet de caractériser l'urbanisation accélérée de la planète. Ce phénomène d'ampleur mondiale peut se lire sur un planisphère des très grandes villes, dont on constatera l'augmentation en nombre et en taille, ainsi que leur localisation en Asie. Le monde qui se dessine est un monde quasi intégralement urbain mais pluriel. On peut attendre à l'issue de ce thème que **les élèves soient en capacité de nommer et de situer entre dix et quinze des premières villes du Monde**.

## V. PIÈGES À ÉVITER DANS LA MISE EN OEUVRE

– Céder à la tentation de l'exhaustivité, principalement dans les études de cas.

– Développer une approche antiurbaine des villes étudiées, renvoyant à des visions très répandues dans nos sociétés et présentes dans le vocabulaire des médias (« cancer urbain », « monstropole », etc.) ou portées par le cinéma (de Metropolis de F. Lang à la vision de Los Angeles en 2019 dans Blade Runner de R. Scott). Il est au contraire indispensable de donner une vision la plus objective de la ville, laquelle sans masquer ses difficultés spécifiques ne saurait oublier sa performance et ses réussites

### POUR ALLER PLUS LOIN

- Paulet J.P., *Manuel de géographie urbaine*, A Colin, 2009. Un ouvrage de référence, synthétique et clair sur toutes les problématiques de la ville aujourd'hui.
- Poutier R., *Villes africaines*, La Documentation Photographique, N°8009, 1999. Permet de comprendre très aisément ce qu'il faut entendre par habiter, à travers les villes africaines. Une analyse magistrale de ce que peut être l'habiter des villes africaines.
- Le site *Géoconfluences* : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr> propose un dossier intitulé « De villes en métropoles ». On se reportera utilement à l'article intitulé : « Caracas, entre métropolisation et fragmentation urbaine » pour aborder de manière très concrète les modes d'habiter et les contrastes de cette grande métropole sud-américaine.

- ✚ **Les problématiques peuvent tourner autour de deux grandes questions :**
- L'organisation de l'espace urbain et son corollaire, l'**étalement urbain**, aujourd'hui commun à toutes les grandes villes (même si ses moteurs et son ampleur sont différents selon les lieux) ;
  - La cohabitation entre les populations nombreuses et diverses d'une même ville.

## 1. Habiter une ville d'Europe : Paris.

✚ **EDC p. 220 à 222**

✚ **Situer Paris** sur différents planisphères thématiques (**aires culturelles, croissance démographique, niveau de développement, ...**).

✚ **Décrire** les paysages étudiés et **expliquer** les transformations des espaces concernés.

✚ **Réaliser un croquis simple** d'un paysage (photo 4 p. 221)

Une métropole d'Europe comme Paris se caractérise par la présence d'un centre ancien au sein d'une agglomération étendue.

On peut définir deux types d'espaces urbains.

### **Le centre ville :**

- dimension historique (édifices, tracé des rues, places publiques, ..) ;
- présence de commerces spécifiques (grandes enseignes ou enseignes de luxe, cafés et restaurants,...)
- habitants qui y demeurent ou le fréquentent (pour y travailler ou le visiter dans le cas des touristes)
- c'est un espace animé, **vivant**.

### **Les quartiers périphériques :**

- **habitat collectif** des grands ensembles ou des **lotissements en pavillons**
- segmentés par les rocade et les zones d'activités
- **c'est paysage urbain qui caractérise le mouvement de périurbanisation et d'étalement urbain.**

En opposition à la ville étalée, coûteuse en déplacements et en énergie, on développe désormais des **villes plus compactes** : réhabilitation des vieux centres, émergence de nouveaux quartiers, politiques de transports en commun plus durable : tramways, circulations douces (vélos ou marche à pied, avec partage de la voirie et limitation de la circulation automobile en ville), péages urbains ou interdiction des centres villes aux voitures.

La question des transports est fondamentale pour les grandes villes d'Europe : **la qualité de la vie en ville dépend en partie de la qualité des transports.**

## 2. Habiter une ville d'Asie du SUD-EST : Mumbai.

 **EDC p. 224 à 227**

 **Situer Mumbai** sur différents planisphères thématiques (**aires culturelles, croissance démographique, niveau de développement, ...**).

 **Décrire** les paysages étudiés et **expliquer** les transformations des espaces concernés.

 **Réaliser un croquis simple** d'un paysage

Les villes des pays en développement présentent une **croissance urbaine rapide**.  
On observe aussi une **ségrégation socio spatiale**.

**L'insuffisance des transports** est une caractéristique de Mumbai : embouteillages, modes de transports les plus divers (motos taxis, taxis collectifs, autobus ou trains, vélos ou encore marche à pied).

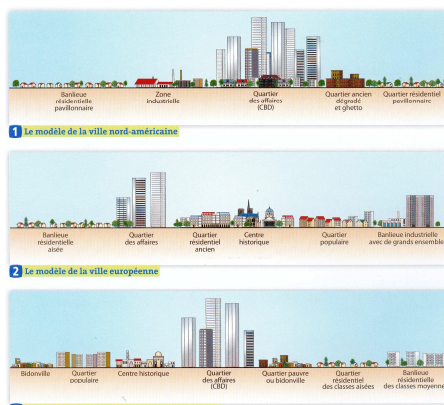
Tout cela rappelle le problème des métropoles des pays en développement : accès aux équipements collectifs, aux réseaux électriques et réseaux d'eau, indispensables à la qualité de la vie en ville ;

## 3. La population urbaine dans le monde.

A l'échelle planétaire l'urbanisation s'accélère. On constate l'augmentation en nombre et en taille des métropoles. La majorité se localise aujourd'hui en Asie.

 **VOIR PLANISPHERE AGGLOMERATIONS**

### TD Trois modèles de villes



Recopiez et complétez le tableau ci-contre.

1\* Pour chaque type de quartier, indiquez ses principales caractéristiques : immeubles ou pavillons, ancien ou moderne, population riche, pauvre ou classes moyennes...

2\* À l'aide de vos réponses au tableau, expliquez quels sont les points communs et les différences entre les trois types de villes.

	Quartier des affaires	Quartier résidentiel	Bidonville	Ghetto
Ville nord-américaine				
Ville européenne				
Ville de pays pauvre				

**Bidonville** : quartier très pauvre d'une ville, dont les maisons sont construites avec des matériaux de récupération.

**CBD** (Central Business District) : quartier des affaires et de la finance des grandes villes, où se regroupent les banques et les sièges des entreprises.

**Citadin** : habitant d'une ville (urbain)

**Quartier des affaires (un)** : le quartier d'une agglomération où se regroupent les banques, les commerces de luxe, les sièges des entreprises.

**Quartier résidentiel (un)** : un quartier d'habitations.

**Mégalopole** : ensemble de villes proches qui forment une gigantesque agglomération concentrant des pôles de décision mondiaux.

**Mégapole** : ville de plus de 10 millions d'habitants.

**Métropole** : ville qui exerce des fonctions de commandement politique, économique ou culturel à une échelle régionale, nationale ou mondiale.

**Réseau** : ensemble de lignes et de connexions qui relie entre eux des lieux ou des personnes.