

**Problématique** : Comment les dynamiques territoriales de la France contemporaine sont-elles liées aux effets de l'urbanisation et de la mondialisation ?

## I. Ce qu'il faut savoir

### 1. Notions et vocabulaire

Aire urbaine : ensemble constitué d'une ville-centre, des banlieues et des communes situées dans la couronne périurbaine.

Fonctions de commandement : ensemble des fonctions politiques, économiques et culturelles qui assurent la puissance d'une métropole.

Métropolisation : concentration de la population et des activités dans les métropoles.

Migrations pendulaires : déplacements quotidiens entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Ces flux se font entre les quartiers périphériques et les quartiers centraux.

Mobilité : déplacement de la population.

Périurbanisation : étalement des villes sur les territoires périurbains.

Ville mondiale : ville regroupant des fonctions de commandement qui lui assurent un rôle prédominant dans le monde.

### 2. Repères spatiaux

- Une dizaine d'aires urbaines françaises parmi les plus peuplées.
- La distribution de la population, les principaux espaces fortement peuplés.
- Des exemples d'aires urbaines dynamiques, de métropoles et d'espaces productifs insérés dans la mondialisation.
- Des points d'entrée du territoire comme des ports et aéroports, des interfaces frontalières, des façades maritimes.
- Des grands repères physiques : massifs montagneux et forestiers, grandes vallées et grands fleuves, domaines bioclimatiques en lien avec l'étude des dynamiques spatiales de la population.

## II. Etude de cas : l'aire urbaine de Lyon

### 1. L'aire urbaine lyonnaise, en plein essor

L'aire urbaine de Lyon est la deuxième aire urbaine de France, derrière Paris. Elle compte un peu plus de 2 millions d'habitants. Capitale régionale, elle cherche à développer son influence à l'échelle continentale. Elle est composée :

- D'une ville centre, accueillant un centre-ville dynamique ainsi qu'un quartier d'affaires, le quartier de la Part-Dieu, deuxième centre d'affaires de France et un des principaux d'Europe
- Des banlieues qui s'étendent de plus en plus

- Une couronne périurbaine.

L'aménagement de la ville-centre, comme le quartier de Gerland ou celui de Confluence, permet de rendre l'aire urbaine de plus en plus attractive à l'échelle continentale.

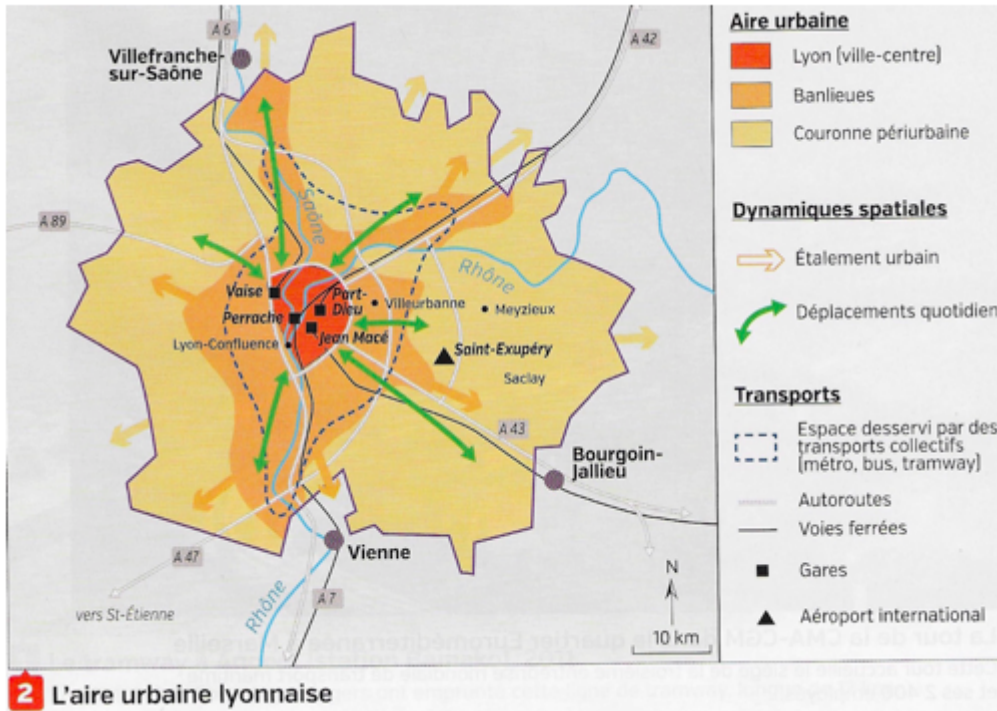
Par ailleurs, elle est qualifiée comme étant une des métropoles les plus attractives de France en 2015, devançant Paris. En effet, le quartier de la Part Dieu, issu d'une vaste opération de rénovation urbaine, ainsi que le quartier industriel de Gerland, accueillant des pôles de compétitivité, sont très dynamiques.

## **2. Des mobilités accrues**

La population lyonnaise a fortement augmenté depuis le milieu du XX<sup>e</sup> siècle : peuplée d'environ 900 000 habitants en 1950, elle représente plus de deux millions d'habitants en 2015. C'est tout d'abord la ville-centre qui a connu une forte croissance, tout comme les banlieues, puis les couronnes périurbaines qui s'étendent de nos jours à une distance moyenne d'environ 40 km (contre 15 km dans les années 1990).

Sa position de carrefour lui permet d'être au cœur des échanges entre la région Auvergne-Rhône Alpes et les régions limitrophes mais également la France et les pays voisins. En effet, l'aire urbaine est bien desservie grâce à de nombreuses autoroutes (qui mènent notamment vers les métropoles de Paris, Marseille, mais également Grenoble, Saint-Etienne, ainsi que Genève). Par ailleurs, la ville accueille également plusieurs gares, dont celle de la Part Dieu, située dans le quartier d'affaires lyonnais et accueillant 28 millions de visiteurs par an, bien reliée aux autres grandes villes de France (notamment Paris, grâce au TGV). De plus, la ville-centre est traversée par le Rhône, aménagé pour le transport fluvial (un port a été construit dans le sud de la ville-centre). Enfin, l'aire urbaine possède un aéroport parmi les plus dynamiques de France.

Ainsi, les mobilités sont facilitées par des aménagements de transport. Les populations de l'aire urbaine sont donc mobiles : beaucoup habitent dans les communes périurbaines, afin de profiter de logements moins chers et de meilleures conditions de vie (leur logement pouvant être constitué d'une maison avec un jardin) et travaillent dans la ville-centre, multipliant les trajets entre le domicile et le travail. Par ailleurs, d'autres mobilités peuvent également exister entre le lieu de résidence et les lieux de loisirs ou de consommation (dans les zones d'activité commerciales périphériques), soit à la périphérie de la ville-centre, soit en son cœur. Ceci a pour conséquence un étalement urbain. Néanmoins, la multiplication de ces mobilités provoque des embouteillages de plus en plus nombreux.



### III. Le territoire français, sous influence urbaine

#### 1. L'urbanisation du territoire français

La population française majoritairement urbaine : en effet, de nos jours, près de 85% de la population vit en ville, alors qu'ils n'étaient qu'environ 50% après la Seconde Guerre mondiale. L'urbanisation se fait au dépend des espaces ruraux : les aires urbaines se développent sur les campagnes, créant ainsi un étalement urbain.

Ce sont les métropoles de l'Ouest et du Sud qui observent une croissance plus forte, du fait de conditions de vie jugées comme étant plus agréables. Après avoir connu un fort essor, les centres subissent une baisse de leur croissance, causée par la cherté et la rareté des logements.



Carte des aires urbaines françaises

#### 2. Des espaces et modes de vie divers

Les aires urbaines sont formées d'une ville-centre, de banlieues et des couronnes périurbaines. Des quartiers d'affaires sont construits dans les villes afin de dynamiser l'économie. Les centres offrent une vie culturelle, des commerces ainsi que des emplois aux populations. Cependant, ces quartiers

subissent une gentrification : ils deviennent de plus en plus chers, provoquant le départ des populations pauvres pour les banlieues. Les banlieues peuvent accueillir des populations plus pauvres dans des grands ensembles mais également des populations aux moyens financiers plus grands, vivant dans des zones pavillonnaires. Par ailleurs, des zones commerciales ont été construites en périphérie. Enfin, les couronnes périurbaines accueillent des populations qui souhaitent vivre dans une zone à influence urbaine, mais près des territoires ruraux.

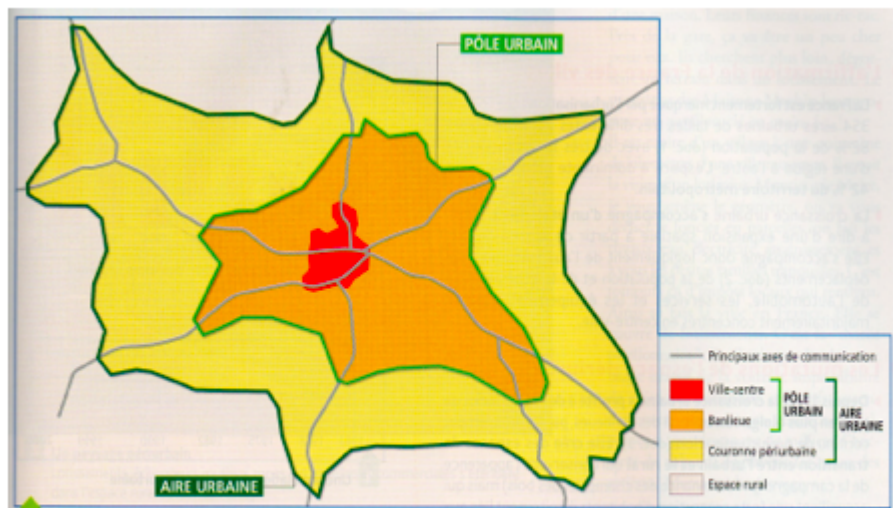


Schéma d'une aire urbaine

L'étalement urbain provoque une multiplication des mobilités, puisque le lieu de domicile des Français est de plus en plus loin de leur lieu de travail. Ceci provoque une augmentation de l'utilisation de la voiture mais également des transports en commun dans les agglomérations. En effet, ces déplacements pendulaires s'effectuent principalement entre les villes-centres, qui concentrent les emplois et les fonctions de commandement et les espaces à sa périphérie (banlieues et couronnes périurbaines) rassemblant une grande partie de la population et attirant de plus en plus d'activités.

### 3. Une influence urbaine en lien avec la mondialisation

Les grandes métropoles sont favorisées par le phénomène de mondialisation, qui met en concurrence les grandes villes françaises. Celles-ci concentrent en effet les fonctions de commandement : le pouvoir économique, le pouvoir politique mais également le pouvoir culturel. Paris est la ville la plus dynamique : il s'agit d'une ville mondiale ; mais la mondialisation provoque également une métropolisation et touche ainsi les aires urbaines régionales. Par ailleurs, les grandes métropoles sont reliées entre elles par des réseaux de transports afin de développer leur influence. Les mobilités sont donc également à échelle nationale, grâce notamment aux transports autoroutiers mais également ferroviaires.