

Première partie

L'urbanisation dans le monde: des origines à nos jours

1. Qu'est ce qu'une ville ?

la ville est une accumulation d'hommes et a comme corollaire la multiplication du bâti (maisons, places, fontaines, ...). Le terme bourg¹ complète cette première définition en précisant qu'un aménagement défensif, une tour, des remparts, peut compléter et délimiter la ville. (*voir figure : ville fortifiée - Carcassonne*) La limitation de la ville introduit une différenciation sociale. La ville se distingue de la campagne, l'urbain du rural. Le citadin est celui qui vit en ville d'une activité non agricole : artisanat, commerce, activité de service (administration, justice, ...) ou rente agraire. On trouve donc en ville les lieux du commerce comme le marché, les boutiques, les entrepôts, les ports, ... mais également ceux du pouvoir civil et religieux.

La séparation d'avec le rural, domaine de la nature, fait de la ville le lieu de la civilisation. La ville devient cité², ses habitants ont conscience d'appartenir à une collectivité. Appartenance faite de droits et de devoirs qui sont à la base de la notion de citoyenneté. Au Moyen-âge, le beffroi et l'hôtel de ville symbolisent alors le pouvoir et la liberté des villes. (*voir figure : Bruges - Beffroi*)

La notion de ville implique donc une certaine taille de population mais ne se limite pas à ce seul critère. Elle implique d'autres caractéristiques, comme:

- ✓ une spécialisation de la population dans les occupations non agricoles;
- ✓ le développement d'un capital public, permettant la construction de monuments ou d'édifices publics d'une certaine ampleur;
- ✓ d'être le lieu de conservation d'une mémoire écrite, de sorte que la ville devient un foyer de civilisation;
- ✓ d'être un lieu de convergence de voies commerciales, de sorte qu'elle est un pôle de commerce et souvent aussi d'administration; (*voir figure : Bruxelles - Convergence des voies de communication*)

La ville est donc le lieu de l'activité économique, le centre de la puissance publique et de l'activité intellectuelle. En fait, une telle définition de la ville ne s'applique strictement qu'aux villes du Moyen-âge européen et est beaucoup trop restrictive. Dans d'autres civilisations, la ville était beaucoup plus étroitement soumise au pouvoir central (Egypte pharaonique; cité impériale de Chine; *voir figure : plan de Pékin vers 1925*)

Remarque : différents types de plans : damier - linéaire - radioconcentrique - cité jardin³

¹ Bourg : du latin *burgus*, et qui se rattache à l'ancien haut-allemand *burg*, goth. *baurgs*, lieu fortifié. Comparez en grec, une *tour*.

² Cité : du latin *civitatem*, cité. Est lié à *civitas* et *ciutat* cité qui désigne le régime.

³ Cité-jardin : Il s'agit de créer en bordure des villes de nouvelles cités qui feraient la transition entre ville et campagne. Ces Cités-jardins devaient permettre un meilleur contact avec la nature et entre les habitants. Planifiées et gérées par des sociétés coopératives elles représentent à la fois une nouvelle conception sociale et urbanistique (>WW1 en Belgique). Ces quartiers ne sont pas des villes autonomes mais des banlieues résidentielles avec des équipements collectifs.

2. L'origine des villes.

De toute manière une condition nécessaire à l'apparition des villes est l'émergence de surplus. Cette condition a été précocement rencontrée dans les zones d'agriculture inondée en climat chaud de la vallée du Nil et de la Mésopotamie. L'appropriation des surplus a entraîné rapidement l'imbrication des élites politiques (palais, forteresse), religieuses (temple), des marchands (le marché), concentrés dans une ville, lieu de pouvoir. (*voir figure : Le caractère universel et ancien du phénomène urbain*)

Cependant, jusqu'à la révolution agraire qui précède immédiatement la révolution industrielle dans les pays de l'Europe du Nord-Ouest, à partir du milieu du 18^e siècle, les surplus agraires sont limités et, dès lors, les villes restent petites. (sauf exceptions rarissimes : Beijing, Bagdad, Rome)

3. Accélération de l'urbanisation, produit de la révolution industrielle.

Vers 1700 Londres a 530.000 hab., à la même époque Paris a 425.000 hab. La croissance urbaine va s'accélérer dans les pays de l'Europe du Nord-ouest avec l'exode rural lié à la révolution industrielle et le développement des chemins de fer. La ville, étant un nœud ferroviaire, un foyer de main-d'œuvre et un centre de marché, va fixer l'industrialisation. (*voir figure : évolution de la population mondiale*)

4. Evolution de la ville

Durant le 19^e siècle et jusqu'au début du 20^e siècle, les nuisances en milieu urbain avaient pour principale origine la conjonction d'une densité de population élevée et d'activités industrielles polluantes. Par contre, ces dernières décennies, l'industrie lourde a connu une régression importante. La mutation des activités économiques a engendré un processus de déstructuration du milieu urbain et la suburbanisation des périphéries (c'est-à-dire l'extension des périphéries résidentielles provoquant l'effilochement d'un milieu urbain dénaturé au sein du milieu rural qui perd ainsi à son tour son identité). Ces processus ont par ailleurs entraînés l'accroissement des déplacements et de la circulation automobile. (cfr problème navettes à Bruxelles) En conséquence, le cadre de vie des centres s'est détérioré, entraînant une relative perte de l'identité et des avantages spécifiques du milieu urbain, ce qui a encore accéléré la migration vers les périphéries.

Néanmoins, on assiste en parallèle et depuis peu à certaines opérations de rénovation et de réhabilitation qui ont transformé les centres-villes. Bureaux et résidents réoccupent les vieux quartiers délaissés mais le prix des loyers grimpe et seules des populations aisées réoccupent ces quartiers. Il s'agit de la gentrification.

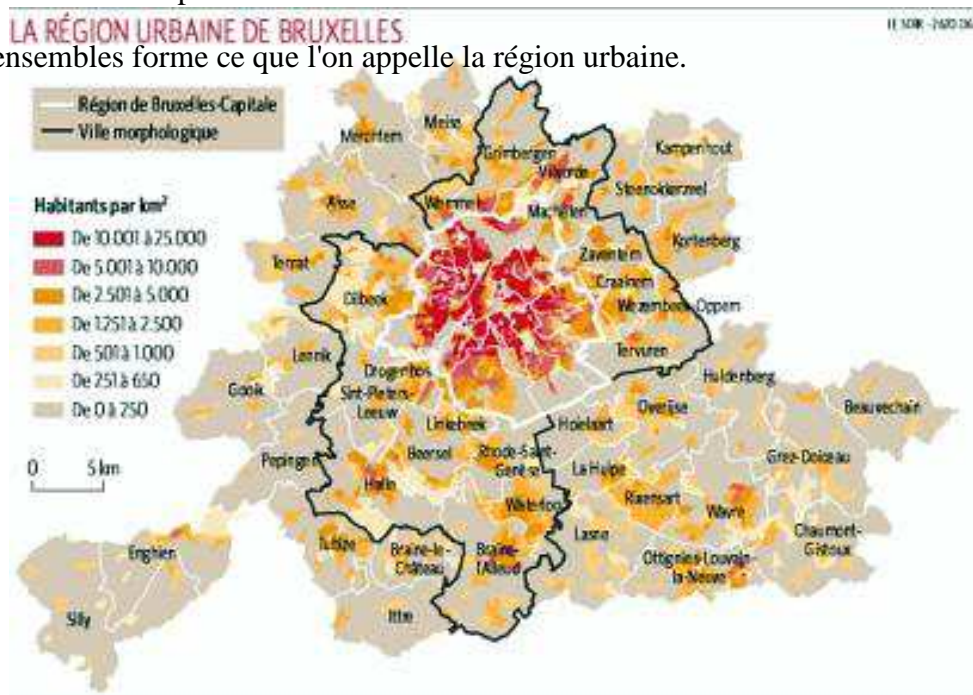
5. Aujourd'hui, la mesure de l'extension des villes est devenue difficile dans les pays développés.

Aujourd'hui, dans les pays développés du moins, l'urbanisation dépasse la ville : l'urbanisation comprise comme la diffusion des modèles de vies urbains et la généralisation des modes de vie et de consommation initialement générés dans les villes, touche dans un pays comme la Belgique la quasi-totalité du territoire. Il s'agit d'une urbanisation sociologique qui va bien au-delà d'une urbanisation morphologique de plus en plus difficile à définir dans les pays où la périurbanisation est très poussée.

Le milieu urbain peut être défini à plusieurs niveaux emboîtés, depuis le paysage urbain dense du centre-ville qui se caractérise par une densité importante d'habitat et par un nombre élevé de fonctions qui s'organisent en son sein (C'est le centre des activités secondaires et tertiaires et le cadre d'activités sociales et culturelles importantes), jusqu'aux zones à paysage rural encore dominant mais de mouvance urbaine.

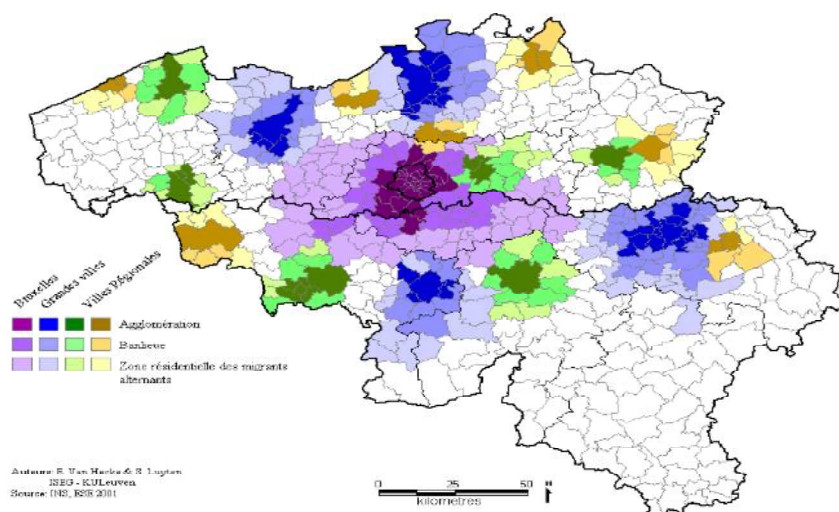
On peut définir, en relation avec le milieu urbain, les concepts suivants :

- l'agglomération morphologique : noyaux caractérisés par la continuité de l'habitat; L'O.N.U. définissait en 1978 les agglomérations comme un ensemble d'habitations tel qu'aucune ne soit séparée de la plus proche de plus de 200 mètres en Europe; une forte densité de population et sa multifonctionnalité (logements et activités variées), bref par une utilisation très intensive de l'espace;
- la périphérie : ensemble de communes contiguës dont les tissus agglomérés débordent largement sur le milieu rural environnant, caractérisée par la discontinuité du tissu urbain, une forte dynamique démographique, un faible coefficient d'emploi, une proportion élevée de navetteurs vers la ville, bref une utilisation plus extensive du sol.



La combinaison de ces 2 ensembles forme ce que l'on appelle la région urbaine.

Le découpage des métropoles belges proposé par H. Van der Haegen subdivise l'espace urbain des grandes villes en cinq zones plus ou moins concentriques. La carte (*voir figure : la région urbaine bruxelloise*) montre le découpage des régions urbaines. Les 3 premières zones correspondent à l'agglomération urbaine, alors que l'espace périurbain correspond à la banlieue (dans la définition de H. Van Der Haegen) et, dans une moindre mesure, à la zone de résidence des migrants alternants.



Deuxième partie

La périurbanisation : comprendre le processus de l'étalement urbain

1. Définition

Des définitions du texte 1, nous pouvons retenir que la périurbanisation se caractérise par les traits suivants :

- la croissance, l'étalement des villes ;
- le caractère diffus de cette croissance, sans liaison avec l'espace urbanisé ;
- le mélange des traits urbains et ruraux dans les espaces périurbains;
- sur le plan fonctionnel : l'essentiel de la population périurbaine a un mode de vie urbain ;
- sur le plan morphologique, le milieu périurbain a un aspect « rural » : maisons individuelles, espaces verts, aspect ouvert....

Texte 1. Quelques définitions

Périurbanisation, rurbanisation, exurbanisation, suburbanisation, réurbanisation, contre-urbanisation... etc. ; les mots fleurissent au gré des auteurs. A priori, tous ces termes semblent désigner un même processus : l'extension des villes sur les campagnes environnantes. (...)

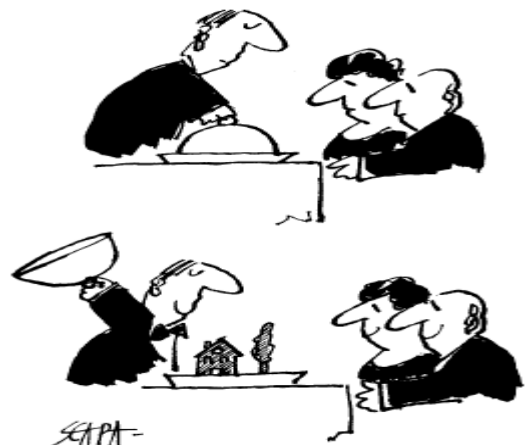
La périurbanisation : concept premier

(...) Pour A.-M. Seronde Babonaux (1985), la périurbanisation est « la diffusion, dans un milieu originellement rural, des lieux de résidence des urbains. »

(...) Pour J. Paris (1993), « le renouveau des zones rurales dans les années soixante-dix, correspond (...) principalement à l'extension de l'aire d'influence des villes sur les campagnes proches. Cette extension [est] la résultante de plusieurs facteurs : la recherche d'un cadre de vie meilleur, de loyers moins onéreux et la possibilité d'accéder à la propriété à moindre coût, l'amélioration des moyens de transport qui multiplie les migrations quotidiennes entre de lieu le travail et le lieu de résidence ». (.

La rurbanisation : importation anglo-saxonne

(...) contraction d'urbain et de rural et couramment adopté par les pays anglo-saxons, selon M. Berger et al. (1980, Rurbanisation et analyse des espaces ruraux périphériques, L'espace géographique, n°4, p.303-313), ce néologisme est explicité (...) en ces termes : « la « rurbanisation » résulte du déploiement et de la dissémination des villes dans l'espace ; en conséquence est « rurbaïne » une zone rurale proche des centres urbains, et subissant l'apport résidentiel d'une population nouvelle, d'origine principalement citadine (...) caractérisée cependant par la subsistance d'un espace non urbanisé très largement dominant ». (...) L'originalité du concept réside dans la relativement faible transformation de l'espace rural qui n'est que très partiellement urbanisé, l'influence urbaine se faisant plus sentir dans les comportements des « rurbaïnes » que dans l'espace (discontinuité spatiale).(...



L'exurbanisation : succédané de la « périurbanisation »

(...) Selon R. Brunet (1993), « l'exurbanisation est un mouvement par lequel la population urbaine semble sortir de la ville pour se placer dans les espaces périurbains. (...) Ce n'est en rien un affaiblissement de la concentration urbaine, seulement une extension en volume et en étendue. » (...)

Synthèse récapitulative

(...) Malgré toutes ces divergences de points de vue, des caractéristiques récurrentes de la périurbanisation peuvent être relevées et nous incitent à adopter la définition suivante : la périurbanisation est une expansion, une croissance de la ville vers ses campagnes environnantes mais qui, à la différence de la banlieue traditionnelle « agglomérée » à la commune-centre, se fait de manière relativement diffuse dans un espace qui garde partiellement son caractère rural. (...)

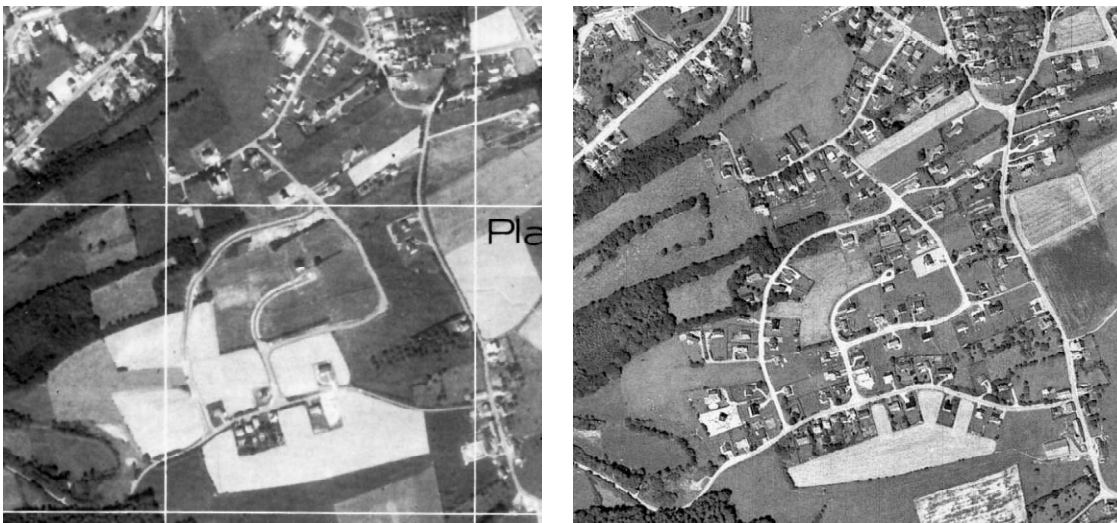
Le périurbain

(...) Pour R. Chapuis (1995), c'est un « espace intermédiaire, mi-rural, mi-urbain, qui entoure aujourd'hui (...) la quasi-totalité des agglomérations urbaines. Cet espace reste rural par son paysage, où dominent encore cultures, prairies et forêts, par la densité relativement faible de sa population, due à la présence quasi-exclusive de maisons individuelles. Cet espace est cependant fonctionnellement urbain : une forte majorité de la population travaille dans l'agglomération, y fait une grande partie de ses achats et y trouve la plupart de ses services. »

Le suburbain

D'inspiration anglo-saxonne, le mot a été formé à partir du mot suburb signifiant « banlieue ». Tout comme le périurbain est un espace intermédiaire entre ville et campagne, le suburbain se positionne entre le périurbain et l'urbain. On se situe dans un espace de marges difficile à cerner. Selon R. Brunet (1993), « la différence avec le périurbain n'est pas bien marquée, même si le suburbain peut être jugé plus « interne » que le périurbain, représentant en principe une occupation du sol plus continue. »

Adapté de Hervouët V., 2001, La sémantique périurbaine : ou comment se repérer dans un dédale de mots et d'expressions, ESO n°15 - mars 2001, CESTAN - Université de Nantes, pp.121-126



Photos 1 et 2. Photos représentant un lotissement à Plaineveaux à la fin des années 60 et 15 ans plus tard.

2. Quelles sont les causes de la périurbanisation ?

Les multiples motifs d'installation dans une commune périurbaine peuvent être regroupés en quelques grandes catégories :

- ✓ Le logement

Beaucoup de ménages s'installent dans une commune périurbaine afin de devenir propriétaire d'un logement lequel prend généralement la forme d'une maison unifamiliale isolée au milieu d'un jardin. Or, ce modèle résidentiel est rare en ville où dominant le marché locatif, l'habitat en appartement et les maisons mitoyennes. Par ailleurs, les logements disponibles en ville ne sont pas toujours adaptés aux besoins actuels des familles :

maisons trop grandes, absence de garage... Les prix élevés pratiqués dans les milieux urbains incitent également les ménages à chercher un logement - ou un terrain - à la périphérie de la ville.

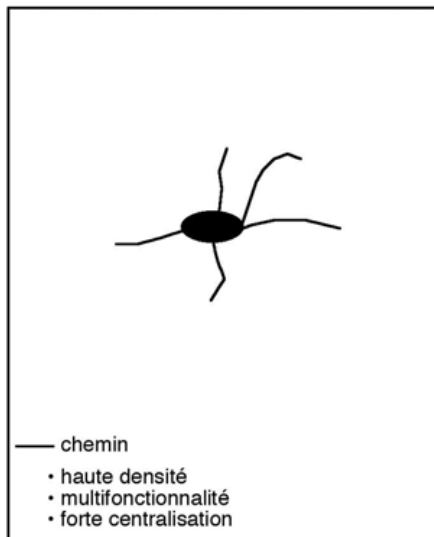
✓ Le cadre de vie

Dans leurs choix résidentiels, les ménages sont également fortement préoccupés par les caractéristiques de l'environnement : ils souhaitent s'établir dans des espaces calmes, verdoyants, et avec assez d'espaces de jeux pour les enfants. Les trois principales causes du rejet de la ville par les ménages sont par ailleurs : le bruit, le trafic et l'absence d'espaces verts.

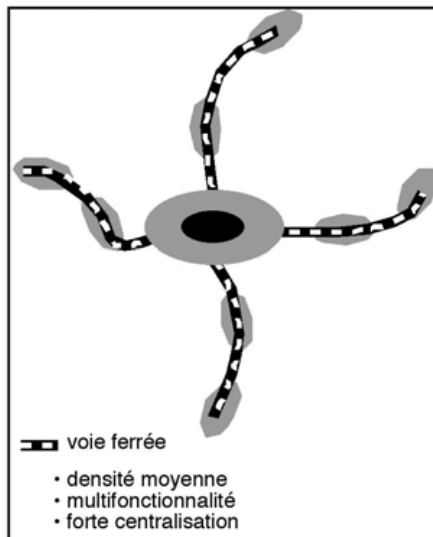
✓ L'accessibilité

Dans leurs choix résidentiels, les ménages doivent également tenir compte de la proximité du lieu de travail, des magasins et des services, des écoles ou de la ville en général... Vu l'usage généralisé de la voiture, cette proximité est évidemment relative, puisqu'il peut s'agir d'une distance de quelques dizaines de kilomètres. Toutefois, ce facteur de proximité explique pourquoi le processus de périurbanisation se développe uniquement autour des villes et pas dans l'ensemble des zones rurales.

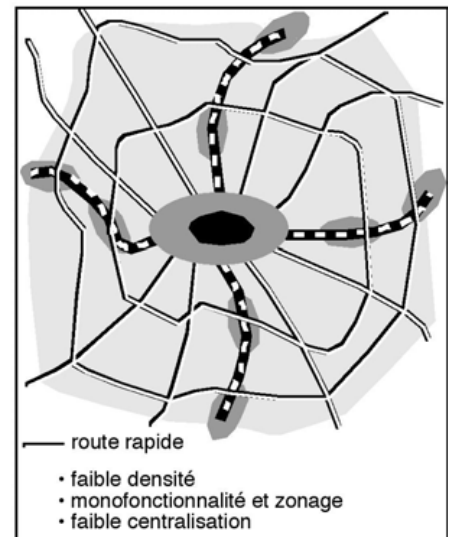
Ville « piétonne » traditionnelle



Ville « transports en commun »



Ville « voiture »



✓ Un modèle culturel : travailler en ville et habiter à la campagne

Pour expliquer leurs choix résidentiels, de nombreux ménages ont affirmé vouloir « habiter la campagne » (pour rappel, le milieu périurbain n'est rural qu'en apparence). Toutefois, lorsque l'on demande à ces ménages de préciser les avantages qu'ils trouvent à habiter la campagne, nombreux sont ceux à ne pouvoir en citer. Ceci traduit l'importance d'un modèle culturel actuellement ancré au sein de la majorité de la population belge : « la campagne est le milieu de résidence le plus sain et il faut à tout prix éviter la ville ». Ainsi, certains ménages vont habiter à la périphérie parce que tout le monde fait comme ça, sans tenir compte que la ville offre aussi certains avantages à ses résidents. Celle-ci est souvent considérée comme un espace de travail, de shopping ou de loisirs, mais pas comme un milieu de vie.

En liaison avec ce modèle culturel, il faut aussi mentionner le poids accordé en Belgique à la propriété privée : le secteur locatif est peu valorisé et rares sont les ménages qui ne souhaitent pas devenir propriétaire. Or, que ce soit à l'achat ou à la construction, les choix des ménages se portent principalement sur des maisons unifamiliales de type quatre façades, soit un type qui n'est présent qu'en périphérie.

3. Quelles sont les origines de la périurbanisation en Belgique ?

Les origines de la périurbanisation en Belgique sont politiques. A la fin du 19^e siècle, 3 tendances politiques s'affrontent :

- Les catholiques : qui veulent maintenir les ouvriers en dehors des villes.
- Les libéraux : qui veulent organiser la ségrégation entre les bourgeois et les ouvriers.
- Les socialistes : qui veulent améliorer les conditions de vie des ouvriers.

Malgré ces points de vue divergents, ces 3 tendances finissent par aboutir à un compromis idéal :

L'habitat pavillonnaire⁴ situé en périphérie de la ville

Entre 1850 et 1920, des hommes d'affaires et des sociétés de transports financent la construction des chemins de fer. A l'origine, la périurbanisation est donc contrôlée par les voies ferrées. Elle est constituée de noyaux d'habitats assez denses, de tailles limitées, que l'on trouve autour de chaque arrêt.⁵

Exemple : Déjà à l'époque, des abonnements ouvriers existaient pour favoriser la mobilité de la main d'œuvre industrielle. Ainsi, en 1910, 42% des voyages en train en Belgique sont liés à des abonnements ouvriers.

4. La diffusion de la voiture au cours du 20^e siècle.

Au début du 20^e siècle, la voiture apparaît d'abord aux USA, parmi les classes aisées de la population. C'est une manière pour celles-ci d'affirmer leur statut social et aussi de se mettre à l'abri des classes populaires qui utilisent les T.E.C. et qui sont considérées (à tort) comme dangereuses.

La voiture apparaît également dans les campagnes américaines. C'est une manière pour les fermiers, qui ont les moyens de se la procurer, de rompre avec l'isolement social des campagnes.

A ses débuts, la voiture est perçue comme saine : elle est en effet plus rapide et surtout plus propre que la calèche tirée par des chevaux, qui étaient utilisés jusqu'alors⁶.

C'est à partir de 1920 aux USA et 1945 en Europe, que la voiture va connaître un essor important. On passe en effet d'une économie de l'offre à une économie de la demande. Jusque là, les moyens de production avaient permis à l'offre d'augmenter mais sans que la demande suive. Malgré la recherche de nouveaux débouchés vers les colonies, le marché se retrouve vite saturé et cela aboutit au krach boursier de 1929 et la crise de surproduction des années 1930.

⁴ Pavillonnaire : se dit d'un quartier, une zone ou un lotissement formé de petits bâtiments isolés (de petites maisons 4 façades, souvent répétitives dans leurs modèles). Ses caractéristiques sont donc généralement : un jardin à l'avant de la propriété ; la présence d'un terrain à l'arrière et l'absence de contraintes de mitoyenneté.

⁵ Car lié à la contrainte des déplacements pédestres.

⁶ Ceux-ci laissaient des déjections dans les rues et sur les trottoirs, ce qui posait de réels problèmes d'hygiène publique.

Du côté de la demande :

- Il y a une forte attente de la part de la classe moyenne à se procurer la voiture, pour la liberté qu'elle apporte.
- C'est la période du **FORDISME**⁷, qui va de pair avec une augmentation des salaires et donc du pouvoir d'achat. C'est l'émergence de la classe moyenne, qui va pouvoir se constituer une épargne et entretenir la consommation de « masse »
- C'est également l'époque de nouveaux acquis sociaux, entre autre, la diminution de temps de travail et l'apparition des congés payés. Cela va permettre une augmentation des temps libres.
- L'accès au crédit a également joué un rôle clé en favorisant la consommation de masse.

Du côté de l'offre :

- Le **TAYLORISME**⁸ : ce mode d'organisation scientifique du travail est mis en place pour la première fois dans les usines de Henry Ford à Détroit. Ce la va permettre de diminuer les coûts de production, de faire des économies d'échelles et donc, pour la première fois, de proposer une voiture à un prix accessible pour la classe moyenne. Il s'agira de la Ford T.
- Le cercle magique de l'asphalte : c'est l'époque du New Deal et de l'Etat-Providence, qui stimule les investissements publics et favorise la consommation. Il financera la construction d'autoroutes grâce aux taxes sur les carburants.



5. Les impacts de la voiture sur la périurbanisation.

Avec la voiture, il y a éclatement de l'espace périurbain car la nécessité de se grouper a disparu. La voiture est synonyme de liberté et contribue au phénomène de périurbanisation diffuse⁹. C'est ainsi que l'on assiste à une diminution des densités de population en périphérie. Cela a pour conséquence directe de diminuer la rentabilité des T.E.C et donc à terme l'offre des lignes de transport. On assiste donc à un cercle vicieux qui va contribuer à favoriser encore plus l'utilisation de la voiture.

⁷ Fordisme = Augmentation de la productivité via mécanisation de l'industrie.

⁸ Taylorisme = forme d'organisation scientifique du travail, qui implique une séparation des tâches de conception et d'exécution du travail (les ingénieurs pensent et les ouvriers exécutent), une décomposition et rationalisation des tâches à accomplir, sous forme du travail à la chaîne.

⁹ Exemple : la ville de Los Angeles, qui a été fortement repensée par et pour la voiture, a une périphérie qui s'étale aujourd'hui sur des centaines de Km.

L'organisation de l'espace change. Au cours des années 1950-60, les paysages urbains et périurbains sont remodelés et s'adaptent à l'utilisation de plus en plus intensive de l'automobile.

Aux USA, on assiste par exemple au développement des *Radburn cities* : une ville à l'ère du moteur, conçue à la manière d'une cité-jardin (constituée de clusters = impasses) et spécialement prévue pour séparer les modes de circulation (protéger les espaces résidentiels de la circulation de transit).

Plus généralement, on peut relever divers autres éléments, comme :

- le rond-point (giratoire en France) ; élément très structurant (souvent mis en valeur) du paysage.
- Les drive-in (drive through)
- Les motels
- Les shoppings malls (hypermarchés) à la périphérie des grandes villes
- L'alignement des pompes à essences
- L'importance donnée au garage, comme symbole de l'hégémonie de la voiture

Dans les centres-villes, la voiture modifie également profondément l'utilisation de l'espace :

- Sens uniques
- Parcètres
- Casses-vitesses
- Signalisation
- ...

Elle consomme beaucoup plus d'espace que les T.E.C. et est plus polluante et bruyante. Elle contribue donc à faire fuir les habitants du centre, qui perd peu à peu sa raison d'être.

6. La crise du fordisme

En résumé, le fordisme se base sur 3 piliers :

- Le Taylorisme et son organisation rigide du travail où chacun a sa place précise.
- La redistribution des gains de productivité à tous les salariés.
- La mise en place de l'Etat-Providence et son système de sécurité sociale.

Le premier pilier, grâce au travail à la chaîne, permet une augmentation régulière de la productivité.

Le deuxième pilier permet une augmentation des salaires et donc du pouvoir d'achat (= favorise la consommation).

Le troisième pilier une redistribution des revenus entre les différentes catégories sociales. Il met en place les pensions, le chômage, ... et assure un niveau de vie décent à l'ensemble de la population.

><

MAIS : ce fonctionnement commence à poser des problèmes à partir des années 1965-70. On assiste à un **ralentissement** des gains de productivité pour plusieurs raisons :

- Le système atteint ses limites psychologiques dans l'organisation scientifique du travail. Celle-ci brise en effet toutes possibilités d'initiatives personnelles.
- Le système atteint ses limites physiques dans l'organisation de l'espace, avec des problèmes de congestions routières, pollution,...
- Il y a un vieillissement de l'appareil productif.
- Il y a un « épuisement » des matières premières, principalement le pétrole¹⁰.

Ces 4 raisons remettent en cause l'augmentation régulière des salaires qui se faisait jusqu'alors. C'est donc bien cette stagnation du pouvoir d'achat des consommateurs qui est à l'origine de **l'effondrement** du fordisme.

La crise du fordisme aboutit à 3 conséquences :

On arrive à une **saturation** des marchés internes dans les pays capitalistes développés. Cette situation va évidemment provoquer une diminution du profit des entreprises. Le contexte d'augmentation de la concurrence internationale vient encore plus aggraver cette situation.¹¹ En contrepartie, le fordisme essaie de profiter de cette mondialisation en tentant de conquérir de nouveaux marchés à l'étranger où la main d'œuvre est moins chère. (= délocalisation...)

Inévitablement, les restructurations se font sentir et c'est la **crise de l'emploi**¹² car les salaires pèsent trop dans les coûts de production et l'organisation rigide du travail ne convient plus.

C'est par la même occasion la **crise de l'Etat-Providence**, car il y a une explosion des coûts de consommation collectives (augmentation du chômage, des pensions,...)

7. L'émergence d'un nouveau régime d'accumulation

5 forces de changement vont durablement affecter l'espace urbain :

a) Des mutations dans les modes d'organisation du travail (rigide → flexible)

- La production standardisée de l'époque fordiste ne convient plus. Il faut s'adapter à la diversification et au renouvellement des produits.
- La main d'œuvre doit suivre et être plus flexible, en changeant régulièrement de poste dans les chaînes de production, en variant ses horaires, ...
- Passage d'un mode d'intégration vertical à un mode d'intégration horizontal : on intègre l'ouvrier aux décisions de l'entreprise.
- Utilisation des sous-traitants : cela permet de s'adapter plus facilement aux variations de la demande et aussi de diminuer les coûts salariaux.

Exemple : TOYOTA et sa règle des 5 zéros....

¹⁰ Pour le pétrole, cela se traduit par une forte augmentation des prix qui aboutira à la crise pétrolière de 1973.

¹¹ Les capacités de production mondiale augmentent et les entreprises cherchent à écouler leurs marchandises à l'étranger.

¹² La période des 30 glorieuses avec le plein emploi et l'emploi à vie prend fin.

b) Expansion spatiale du fordisme (mondialisation)

La conquête de nouveaux marchés où la main d'œuvre est moins chère va provoquer la mise en place de nouvelles politiques urbaines dans lesquelles la ville cherche à se vendre. Elle veut maintenant attirer des investissements. La compétition entre les villes s'accroît.

c) Crise de l'Etat-Providence

L'augmentation des dépenses publiques avec l'explosion du chômage va provoquer la remise en question d'un niveau de vie décent pour tous !

- L'indexation des salaires est progressivement abandonnée. Cela diminue le pouvoir d'achat et augmente l'inflation.¹³
- Les mécanismes de négociations collectives sont progressivement abandonnés. Cela rend les conditions de travail de plus en plus difficiles. (remise en question des syndicats).
- L'offre des services publics est progressivement privatisée. (énergie, banques, télécommunications, transports, poste,...)

d) Nouvelle division du travail

La période de l'emploi à vie est terminée. Les contrats d'intérim, bénévoles, à durée déterminées,... sont maintenant la norme. C'est la flexibilité qui compte mais elle contribue à augmenter les écarts de revenus entre les différentes catégories sociales.

e) La seconde transition démographique

Depuis 1965, on assiste à une crise de la nuptialité et à une augmentation de l'âge moyen de la première maternité. Inversement à ce phénomène, les divorces eux augmentent.

Il y a donc un changement radical dans les comportements démographiques et l'émergence de nouvelles formes de ménages (couples seuls, célibataires,...). Surtout des petits ménages. Tout cela, dans un contexte d'augmentation du travail chez la femme...

8. La ville post-fordiste

a) De nouvelles stratégies résidentielles

Les différents cycles de vie des ménages et l'accès inégal de ces ménages aux ressources vont provoquer une polarisation sociale importante. On assiste de plus en plus à une érosion de la classe moyenne avec une société à 2 vitesses : des riches de plus en plus riches (YUPPIES) et des pauvres de plus en plus exclus du système

En conséquence, il y a une diversification des modes de consommation. Si celle-ci était auparavant très standardisée et prévue pour la « masse », elle est aujourd'hui plus originale¹⁴ (on le voit particulièrement bien dans l'offre touristique qui tente de répondre à cette diversité et propose des offres atypiques).

¹³ L'inflation est l'augmentation du coût de la vie et/ou la perte de la valeur relative de la monnaie.

¹⁴ Crise de la modernité

La localisation résidentielle n'est pas épargnée et devient un moyen pour les classes aisées de se distinguer.

b) De nouvelles stratégies de localisation des entreprises

Après avoir fuit les centres-villes et préféré la périphérie, en reconstituant des nouvelles petites villes¹⁵ à la périphérie des plus grandes, les entreprises s'intéressent à nouveau aux centres des grandes villes à partir des années 1990.

Celles-ci ont en effet des avantages incomparables :

- Elles concentrent des services variés et hautement qualifiés, soit un réservoir incomparable de sous-traitants !
- Une main d'œuvre également diversifiée et hautement qualifiée, souvent internationale.
- Une grande réactivité par rapport aux différents effets de mode.

Il y a donc une nouvelle politique urbaine qui se met en place dans laquelle la ville cherche à se vendre. Son statut change :

GESTIONNAIRE¹⁶ → ENTREPRENEURIAL¹⁷

Dans ce but, elle va :

- Se rendre la plus attractive possible, en rénovant par exemple ses espaces publics.
- Se rendre la plus accessible possible en se connectant à un réseau de transport efficace (TGV, Thalys, Eurostar, Ryanair,...)
- Créer une ambiance sécurisante autour de nouveaux grands centres commerciaux, à savoir les festival market place.
- Organiser des événements culturels et/ou sportifs (à Bruxelles : fête de la musique, couleur café, Brussels Jazz weekend, le Brussel film festival, 20 km de Bruxelles, la foire du livre, la Roller bike parade, la foire du midi, le festival de la BD,...mais aussi le marathon de NY, le festival de Cannes, les JO de Pyeongchang , la coupe du monde de football,...)

Le rôle des pouvoirs public n'est pas non plus à négliger. Les partenariats publics et privés sont autant d'opportunités de financement. La ville a une stratégie de marketing pour attirer sa cible avec une logique, rappelons-le, entièrement tournée vers l'extérieur. Pour ce faire, elle cherche à créer une ambiance sécurisante et attirante.

C'est par exemple la création des **festival market places** : une nouvelle stratégie de revitalisation urbaine, fondé par J.W. Rouse, qui tente de reproduire dans le centre des grandes villes le modèle du mall périphérique. Ces festival market places s'installent sur des anciens docks, des friches urbaines,...

¹⁵ Ce sont les *Edges cities* aux USA, typiquement appelé les *New Down Town*, comme par exemple : Columbia entre Washington et Baltimore, King of Prussia à Philadelphie, Tysons Corner à Washington, ou encore Costa Mesa à Los Angeles.

¹⁶ Gestionnaire : style fordiste avec l'Etat-Providence qui assure une consommation de masse à tous

¹⁷ Entrepreneurial : la ville cherche à attirer des investisseurs, elle est de plus en plus gérée comme une entreprise.

C'est clairement la classe moyenne et aisée de la périphérie qui est visée, ainsi qu'une clientèle touristique. La sécurité est d'ailleurs assurée par des vigiles privés et tout a été pensé pour consommer en s'amusant¹⁸. Malheureusement, ces espaces sont dissuasifs pour les populations urbaines pauvres, qui en sont exclues. De plus, de par leur taille imposante, ils diminuent l'espace public.

En bref, on reproduit le rêve périphérique dans le centre-ville. Et ça marche, rapidement les festival market places attirent plusieurs millions de visiteurs par an¹⁹ et se multiplient à travers le monde. La formule est toujours la même : un partenariat public (la ville) et privé (les entrepreneurs) pour l'acquisition des terrains, l'édification et/ou la réhabilitation des bâtiments, l'aménagement des abords du site (parking, voiries,...). Les bénéfices sont ensuite partagés entre les deux parties.

Attention, pour leur assurer une réussite, ces FMP doivent s'inscrire dans des politiques fortes et à long terme. Elles doivent en effet penser à l'entretien et au renouvellement de ces structures si elles veulent permettre des effets d'entraînements.

Il en va de même pour les événements sportifs et culturels qui ne doivent pas exister en tant que tel mais avoir leur place dans une stratégie plus globale de valorisation d'un territoire. Cette vision très optimiste est bien fragile et dépend du territoire hérité (présence d'infrastructures d'accueil suffisante, de capacités d'hébergements,...). Il faut aussi tenir compte des mutations récentes dans les pratiques touristiques (explosion des city-trip,diminution des vacances « classiques » à la mer ou à la montagne)

Deux exemples de réussite sont Las Vegas et Bilbao. Les deux villes sont chacune très liées aujourd'hui à la fréquentation touristique.

La première a un lourd passé. Elle est connue comme la ville du jeu et du sexe, contrôlée par la mafia jusque dans les années 1960. A partir de cette date, les autorités luttent contre la mafia et celle-ci se désengage et se retire de Las Vegas. De plus, au cours des années 1970-80, la ville perd son monopole du jeu (développement de Atlantic city + autorisation de jeux d'argent dans les réserves indiennes à partir de 1978). La ville décide donc de se renouveler et diversifie son public. La priorité est donnée au public familial. De nouveaux hôtels à thème sont créés, le tout dans une ambiance et un confort maximal. On donne en fait au citoyen américain moyen (et international) la possibilité de voir les 7 merveilles du monde en un seul voyage.

La deuxième ville hérite également d'un passé industriel fâcheux. Au début des années 1970, il s'agit d'une ville industrielle en crise avec de nombreuses friches. Elle bénéficiera d'un plan de régénération élaboré par les pouvoirs publics²⁰ (la municipalité) et privés (Andersen consulting). C'est de là que naîtra le musée Guggenheim et le palais des congrès. Ce succès est tel, qu'aujourd'hui, la ville est plus connue pour ses événements culturels que pour son échec économique. Le musée a donné une image tellement positive à la ville et à la région, que l'on parle aujourd'hui dans ce cas « d'effet Guggenheim »

¹⁸ Disneylandisation des espaces commerciaux : vendre en s'amusant en créant une ambiance festive, féérique : diversité des thèmes, des couleurs, des sons, des odeurs, des atmosphères + animations multiples

¹⁹ Exemple à Boston avec le Quincy market ou à Baltimore avec son Inner Harbor et ses 22 millions de visiteurs/an, ou encore à NYC et son South street Seaport.

²⁰ Plan Bilbao Ria 2000 qui comprend entre autre l'extension de l'aéroport international, le raccordement au réseau d'autoroutes européennes, ou la création de zones économiques à fiscalité avantageuse.

Troisième partie

Une ville : Des fonctions multiples

La spécificité de la plupart des villes est d'être multifonctionnelle. La ville est d'abord un centre de services et de gestion (politique, religieuse, économique) donc un lieu de pouvoir. C'est aussi souvent un centre de production. En outre, la fonction habitat y est toujours présente. Actuellement, les fonctions tertiaires dominent presque partout, même dans les villes traditionnellement industrielles car la tertiairisation de l'économie est générale et les industries se sont largement exurbanisées. Les fonctions tertiaires sont bien connues : il s'agit du commerce, des services aux entreprises, des services relatifs à la santé, de l'enseignement, des services culturels et récréatifs, des services administratifs et de tout le tertiaire directionnel privé et public.

Comme pour les populations, le zonage des fonctions est général en raison de certaines incompatibilités (par exemple, industrie lourde et habitat) et d'une volonté fréquente de groupements en fonction de la nature des activités (par exemple, les sièges de direction des sociétés ou les centres de recherches) ou en fonction de leur niveau qualitatif (par exemple, le commerce de luxe est proche des quartiers résidentiels de standing). Le plus souvent, le tertiaire de commandement a une localisation très centrale ou se situe dans des centres directionnels nouveaux ou des quartiers spécialisés. Le tertiaire de services est davantage dispersé, parfois même en périphérie, recherchant les espaces en croissance démographique et les bonnes accessibilités. Les fonctions de production et surtout tertiaires sont capitales pour les villes. Ce sont elles qui leur confèrent un pouvoir de commandement sur les espaces proches ("zones d'influence de la ville") et un pouvoir de commandement sur les autres villes ("hiérarchie urbaine"). Les grandes villes, les métropoles internationales sont, en effet, celles qui possèdent les fonctions les plus rares, les plus spécifiques et les plus spécialisées. Il y a donc tertiaire et tertiaire...

Voir figure : Hiérarchie urbaine et zones d'influence en Belgique

Quatrième partie

Hiérarchie urbaine

Chaque polarité (centre) du territoire ne fournit pas le même niveau de services et de biens à son environnement : les besoins habituels, occasionnels ou de plus en plus spécialisés des habitants étant satisfaits par des centres d'importance fonctionnelle croissante. Les polarités peuvent ainsi être hiérarchisées en fonction de la qualité et de la quantité des services/biens fournis. L'importance des zones d'influence des polarités (en superficie ou en population) peut aussi être utilisée pour les hiérarchiser. La hiérarchie urbaine constitue donc un classement de polarités "urbaine" entre elles.

a) Les villes cœurs des territoires.

Les villes jouent un rôle capital dans l'organisation des territoires. Elles concentrent les hommes et les activités et sont des carrefours de communication.

Elles cumulent les activités traditionnelles (administration, commerce, industrie) aux activités plus modernes liées aux nouvelles technologies (informatique, biotechnologie ...) aux services de haut niveau (bureaux, banque). Certaines grandes villes se dotent de Technopôles.

L'importance de la ville dépend de l'espace sur lequel elle exerce son influence. Son rôle peut donc être local, régional ou national (international même).

b) Peut on parler de métropolisation du monde ?

Les métropoles sont des villes qui exercent leur influence sur un territoire très étendu (région, nation ...) elles sont à leur niveau des centres d'impulsion.

Certaines grandes villes jouent ce rôle au niveau mondial, elles drainent et distribuent les flux de marchandises, d'informations et de capitaux. Ces métropoles mondiales sont reliées entre elles par des réseaux de communication rapides.

L'urbanisme des quartiers des affaires de ces métropoles (CBD) est vertical. Ces buildings sont les sièges sociaux des banques, des FMN ...

c) Mégalopoles et mégapoles

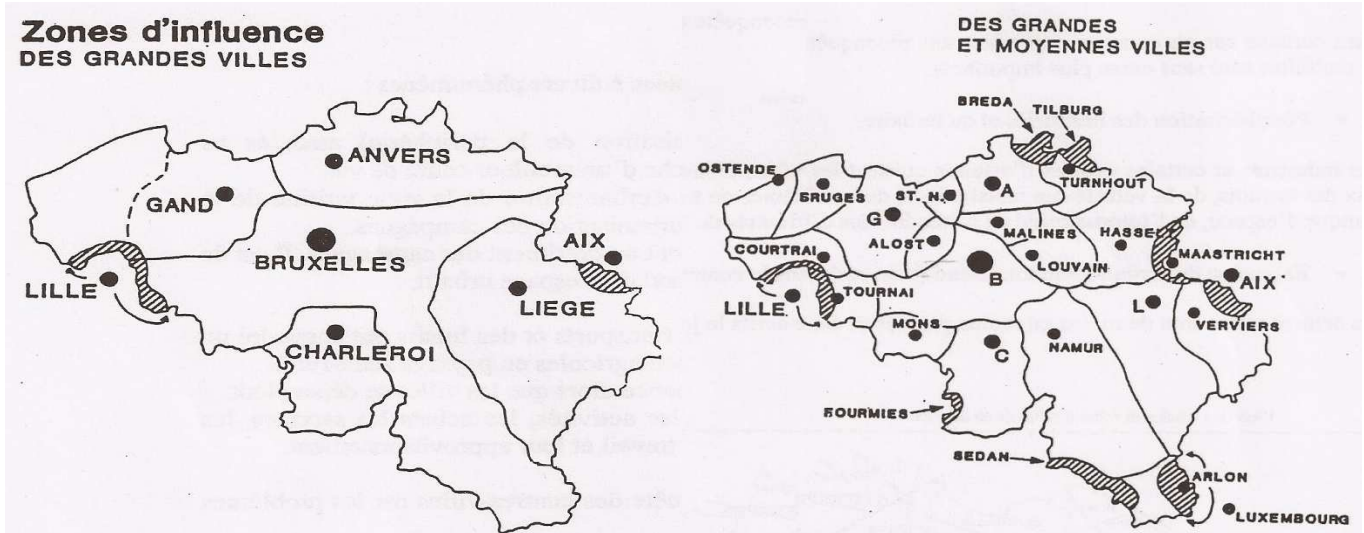
On distingue 3 mégalopoles, 3 vastes régions urbanisées qui abritent des métropoles dont l'influence (économique, culturelle, financière) est mondiale. Elles constituent les centres d'impulsion du monde actuel :- La mégalopolis d'Amérique du Nord Est. La mégalopole Japonaise de Tokyo à Fukuoka, la nébuleuse d'Europe occidentale.

Les grandes agglomérations ne sont pas toutes des villes comparables, ainsi, Amsterdam avec 1 million d'habitants est une métropole aux fonctions importantes, alors que Lagos, capitale du Nigeria n'a pas cette importance avec 17,5 millions d'habitants au 1^{er} janvier 2017 (= mégapole)

d) Hiérarchie urbaine belge

En Belgique, l'urbanisation est un fait. Le pays compte 135 villes qui rassemblent, selon les définitions, entre 2/3 et 3/4 de la population. Les 17 plus grandes villes forment de véritables régions urbaines qui rassemblaient déjà en 1998 environ 5,7 millions d'habitants, soit 56% de la population qui réside en Belgique. Elles se répartissent en 2 groupes distincts, définis selon la taille et la position dans la hiérarchie urbaine.

- Le premier groupe comprend les régions urbaines des 5 plus grandes villes du pays (Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Charleroi par volume décroissant de population) et rassemble environ 4 millions d'habitants (40% de la population totale). Ces régions comptent chacune au moins 400.000 habitants et rassemblent des équipements et activités à la fois nombreux et diversifiés. La région urbaine de Bruxelles se détache nettement du lot: elle rassemble 1.7 millions d'habitants, contre 900.000 à Anvers et 625.000 à Liège. Il faut souligner qu'elle est nettement plus étendue que la Région de Bruxelles-Capitale. En effet, elle comprend 64 communes qui se répartissent comme suit : 36 communes, en ce compris les 19 communes de la Région, constitutives de l'agglomération proprement dite et 28 communes constitutives de la banlieue bruxelloise.
- Le second groupe est constitué des régions urbaines de villes moyennes, comptant entre 230.000 et 85000 habitants et disposant d'équipements moins diversifiés et d'un moindre pouvoir d'attraction que ceux des 5 principales agglomérations. Il comprends Bruges, Courtrai, Hasselt/Genk, Malines, Ostende et Saint Nicolas en Flandre et La Louvière, Mons, Namur, Verviers et Tournai en Wallonie. ensemble ces 12 régions urbaines de second ordre comptaient 1,7 millions d'habitants en 1998 (17% de la population totale).



L'aire de rayonnement des villes en matière de commerces et de services :

- Le rayonnement des métropoles régionales se fait sur plus de 1 ou 2 millions d'habitants. La carte montre tout d'abord la place hégémonique de Bruxelles. Sa zone d'influence prend des formes tentaculaires. Elle repousse les zones d'influence des 4 autres métropoles régionales, parfois jusqu'aux frontières du pays.

La capitale, qui assure aujourd'hui des fonctions internationales de plus en plus importantes, joue aussi le rôle de métropole pour près de 40% de la population du pays. L'extension vers le sud dépasse 150 km et touche des zones qui, dès Namur, sont plus proches de Liège ou Charleroi. Elle s'explique par la plus grande facilité de communications tant ferroviaires que routières et par le rôle prépondérant de Bruxelles en tant que centre d'emploi tertiaire pour la population ardennaise.

Pour le Hainaut, c'est la faiblesse du rayonnement commercial de Charleroi qui est le facteur important. Dès lors que les possibilités offertes à Mons, La Louvière ou Tournai, sont dépassées, les Hennuyers s'adressent directement à Bruxelles.

Gand est confronté à un problème identique : elle ne parvient pas à s'imposer ni sur une partie importante de la Flandre Occidentale, où elle subit la concurrence de Lille, et ni sur la Flandre Orientale, où elle subit la concurrence de Bruxelles.

Liège est dans une situation un peu meilleure, mais souffre de la proximité des frontières tant politiques (Pays-Bas, Allemagne) que linguistiques (flamand, allemand) et de la très faible densité de population de la partie sud de sa zone de rayonnement.

EXERCICE : Voir devoir sur hiérarchie urbaine...

A propos de la hiérarchie urbaine

a) Principe.

L'analyse des zones de chalandise est un assez bon indicateur de l'importance et du rayonnement des villes. La répartition des points de vente est réglée par 2 principes complémentaires :

- la portée du bien
- la rentabilité

Les 2 principes sont liés et varient suivant la zone de chalandise²¹. La portée du bien est plus courte pour des achats courants (pain) mais le volume de consommation est généralement suffisant pour qu'un commerce soit rentable avec une petite zone de chalandise; la portée est plus grande pour des achats rares (bijoux, ...) et il faut alors une plus grande zone de chalandise pour que les commerces soient rentables.

Pour maximiser sa rentabilité, le commerçant tendra en principe à s'éloigner de ses concurrents. Cet écartement est cependant limité par la portée du bien. Les types de commerces vendant des biens analogues par la portée et la population nécessaire peuvent se regrouper dans les mêmes lieux. Naît ainsi une hiérarchie urbaine, les plus petites localités ne vendant que les biens à portée très faible et ceux à portée maximale n'étant vendus que dans les plus grandes villes.

De cette relation simple, on peut retenir que le rayonnement d'un commerce s'exprimera en *nombre d'habitants* et non en surface.

- Le graphe de la proportion des communes équipées en commerces alimentaires en France nous montre la relation entre les types de commerces et la hiérarchie urbaine.
- Le graphique plaçant les types de commerces selon le recrutement moyen des lieux d'implantation et selon l'indice d'équirépartition par rapport à la population va dans ce sens. Plus le rayonnement augmente, plus la répartition s'éloigne de celle de la population.

Ceci confirme la corrélation de la hiérarchie des villes selon l'importance de leur équipement et de leur rayonnement.

Voir carte sur la hiérarchie des villes selon l'importance de leurs équipements ET carte sur les "catchment areas", mettant en évidence la relation entre la portée du bien et sa rentabilité.

Les villes les plus importantes, parce qu'elles offrent des commerces plus diversifiés, ont un rayonnement plus important. Mais ces grandes villes qui ont un rayonnement important pour des produits rares peuvent aussi avoir un rayonnement plus petit pour des biens courants (puisqu'elles les contiennent aussi !).

Ainsi, au niveau supérieur, Bruxelles rayonne sur tout le pays et n'a pas de concurrent national. Au niveau suivant, la capitale se trouve en concurrence avec Anvers, Liège, Gand, et Charleroi. Le relatif éloignement de ces villes permet à Bruxelles d'étendre son influence à ce niveau jusqu'à Arlon, Tournai et Mons.

Voir la carte sur les zones d'influence des métropoles belges.

Au niveau suivant, l'influence de Bruxelles est limitée par une série de plusieurs villes dont Louvain, Malines, et Alost pour les plus proches.

Voir carte sur les zones d'influence des villes régionales belges.

²¹ Zone de chalandise : Cercle de rayon "portée" centré sur un point de vente.

b) Modèles de zones de chalandise.

Toujours en s'appuyant sur la logique du géomarketing, on peut considérer que la zone d'influence du commerce peut se confondre avec celle de la ville. On peut donc essayer de mieux comprendre, grâce aux modèles de zones de chalandises, la logique des hiérarchies urbaines.

- Les polygones de Thiessen

La méthode la plus simple pour déterminer la zone de chalandise d'un magasin par rapport à ses concurrents ou d'une ville par rapport à d'autres villes est de supposer que le chaland se dirige vers l'offre la plus proche. Dans ce cas, les zones de chalandises sont déterminées par des segments de droite situés à égale distance des 2 points d'offre concurrents²².

Cette méthode est évidemment très simple puisqu'elle néglige toute différence d'attractivité ou d'importance entre les points d'offres et toute hétérogénéité de l'espace (réseaux routiers, obstacles,...)

- Le modèle de Reilly

Il est clair que tous les points d'offre (toutes les villes) ne vont pas avoir le même pouvoir d'attraction et que les consommateurs vont accepter de parcourir une distance plus grande pour accéder à un point d'offre (une ville) qui leur semble plus susceptible de les satisfaire.

C'est pourquoi le modèle de Reilly a été proposé. Il s'inspire directement de la loi de Newton : il suppose que l'attraction commerciale de 2 villes en un point soit proportionnelle à leur population et inversement proportionnelle au carré de leur distance à ce point, ce qui permettrait de définir laquelle de ces 2 villes est la plus influente en ce point.

On définit une fonction d'utilité (U), qui estime l'utilité d'un point d'offre (i) pour un client (j), en fonction de l'attractivité du point d'offre (Ai) et de la distance par rapport au client potentiel (Dij)

$$U_{ij} = k. (A_i / D_{ij}^2)$$

L'attractivité du point d'offre est généralement mesurée par sa surface de vente ou par le nombre de commerces du type considéré ou, pour une ville, par sa population.

Application du modèle de Reilly à Bruxelles

Les cartes des limites des zones de chalandise des principaux noyaux commerciaux bruxellois ont été construites en prenant comme attractivité le nombre de commerces de différents niveaux. Le niveau 4 correspond aux 2 noyaux majeurs (rue Neuve et Avenue Louise), rayonnant largement hors de la ville. Le niveau 3 regroupe les 31 autres noyaux majeurs, comptant entre 100 et 400 commerces.

Les cartes montrent

- que la concavité de la limite est toujours tournée vers le noyau le moins important
- que les petits noyaux peuvent avoir une zone de chalandise entièrement contenue dans celle d'un noyau plus important.

²² Pour définir la zone de chalandise d'un point d'offre, il s'agit de relier celui-ci aux points d'offres concurrents par des droites et de construire les perpendiculaires au milieu de chaque segment (médiatrice). Le polygone qui contient le point d'offre considéré est le lieu géométrique des points situés plus près de ce point d'offre que de tout autre et est interprété comme sa zone de chalandise.