

PARTIE I – HABITER LA FRANCE

Thème 1 : **De la ville à l'espace rural,
un territoire sous influence urbaine**

I - HABITER LA FRANCE
(environ 30% du temps consacré à la géographie)

Thème 1 - DE LA VILLE À L'ESPACE RURAL, UN TERRITOIRE SOUS INFLUENCE URBAINE.

CONNAISSANCES

Les aires urbaines

La très grande majorité des habitants de la France vit dans une aire urbaine. La croissance urbaine s'accompagne de l'étalement spatial des villes (périurbanisation) en lien avec une mobilité accrue des habitants.

Les espaces ruraux

A la fois espace de vie, de travail et de récréation pour les citadins comme pour les ruraux, l'espace rural se transforme et connaît des conflits d'usage.

DÉMARCHES

Une étude de cas : une grande question d'aménagement urbain.

Une étude de cas : un parc naturel national ou régional.

Ces deux études débouchent sur une mise en perspective du phénomène d'urbanisation à l'échelle du territoire national en intégrant le rôle des acteurs et les grandes problématiques du développement durable.

CAPACITÉS

Localiser et situer les dix premières aires urbaines sur une carte du territoire national.

Décrire et expliquer :

- le processus d'étalement urbain, en lien avec les mobilités.
- un conflit d'usage entre différents acteurs.

La question aux autres niveaux :

A l'école – Cycle des approfondissement, CE2-CM1-CM2

Les Français dans le contexte européen - la répartition de la population sur le territoire national et en Europe ; - les principales villes en France et en Europe. *Répartition de la population et localisation des principales villes : étude de cartes.*

Au collège - En classe de 6^{ème}

III - HABITER LA VILLE (environ 15% du temps consacré à la géographie)	
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	

Au lycée – En classe de 1^{ère}

Thème 2 - Aménager et développer le territoire français

Questions

La France en villes

Mise en œuvre

- Mouvements de population, urbanisation, métropolisation
- Aménager les villes : réduire les fractures sociales et spatiales
- Entre attractivité urbaine et nouvelles formes de développement : les espaces ruraux

Des notions propres au programme de 3^{ème} :

♦ Aire urbaine

Il s'agit d'un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

♦ Périurbanisation

C'est la façon dont les hommes se sont appropriés le territoire dans les vingt dernières années. À la concentration de la population dans les pôles urbains jusque dans les années soixante, au temps de l'exode rural et des apports de main-d'oeuvre, répondent aujourd'hui un étalement et une occupation plus dense des zones contiguës des villes. Par nécessité économique ou par aspiration individuelle, l'habitant périurbain a quitté les pôles où l'emploi reste concentré pour occuper un espace aéré qui couvre les deux cinquièmes du territoire. Une décision qui n'est pas sans conséquences sur sa qualité de vie.

Définitions de l'INSEE

Les connaissances à transmettre en lien avec les capacités :

Elles sont découpées en deux points :

- **les aires urbaines**

- à identifier comme les **espaces concentrant la majorité des Français** → localiser et situer les 10 plus importantes
- dont la croissance va de pair avec un **étalement spatial** // notion de **périurbanisation**, lié à des **mobilités** accrues → décrire et expliquer le processus d'étalement urbain en lien avec les mobilités

- **les espace ruraux**

- **espace de vie, de travail et de récréation** (pour ruraux et urbains)
- des espaces qui **se transforment**
- des **conflits d'usage** → décrire et expliquer l'un d'eux entre différents acteurs.

Problématique

Montrer que La France est essentiellement urbaine, Les villes « débordant » même sur la campagne.

Durée :

30% du temps consacré à la géographie, soit environ 12 heures, pour l'ensemble de la première partie à répartir entre trois thèmes

➔ donc **4 heures**

Démarche à adopter :

Deux **études de cas** doivent être réalisées à l'appui des deux points de connaissances à transmettre :

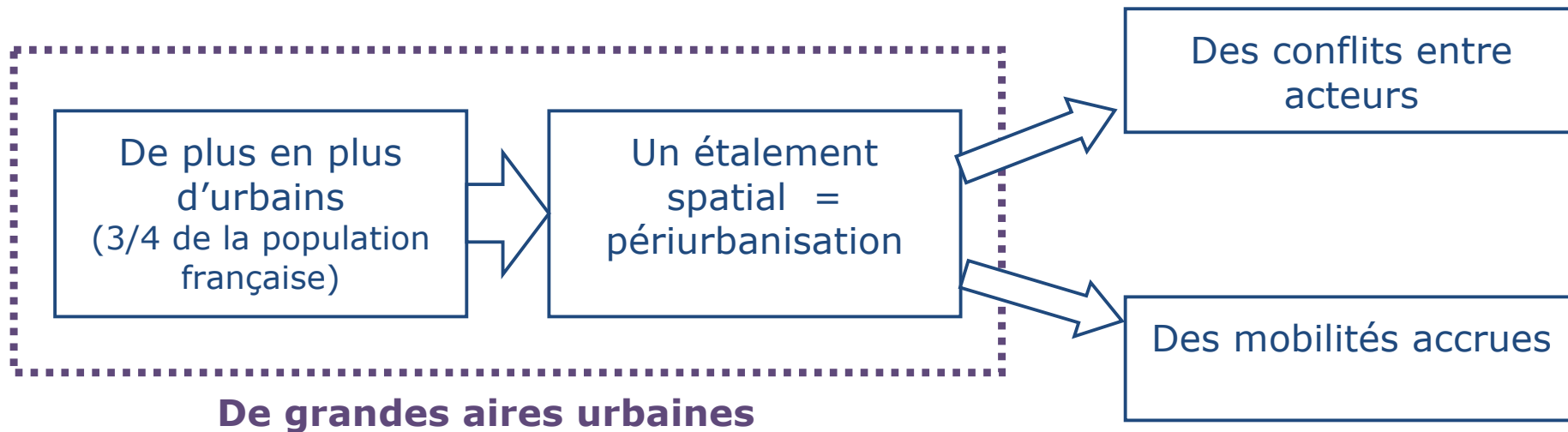
- une grande **question d'aménagement urbain** (*choisir un équipement de taille suffisamment grande mettant en évidence le rôle des acteurs, les mobilités et les impacts sociaux*)
- un **parc naturel national ou régional** (*traduction d'une vision urbaine de l'espace rural*)

Elles doivent déboucher sur une **mise en perspective** du phénomène d'urbanisation à l'échelle du territoire national (3/4 de la population vit dans une aire urbaine) en intégrant le rôle des acteurs et les grandes problématiques du développement durable.

- s'appuyer sur des cartes à l'échelle nationale
- mettre en évidence la croissance urbaine, le poids des aires urbaines, le phénomène d'étalement
- montrer les enjeux du DD liés

Proposition autour des aires urbaines

L'étude de cas n°1 doit donc montrer à travers l'étude d'un aménagement urbain :



Un aménagement urbain : le Boulevard Urbain Nord à Toulouse

Le *Bun* est l'un des grands projets de la communauté urbaine du Grand Toulouse et de Tisséo, maîtres d'ouvrage. Lien fort entre la ville-centre et les territoires, le *Bun* doit **contribuer à mieux desservir, à l'avenir, un Nord-Est Toulousain où la population est en progression constante et où les déplacements ne cessent d'augmenter.**

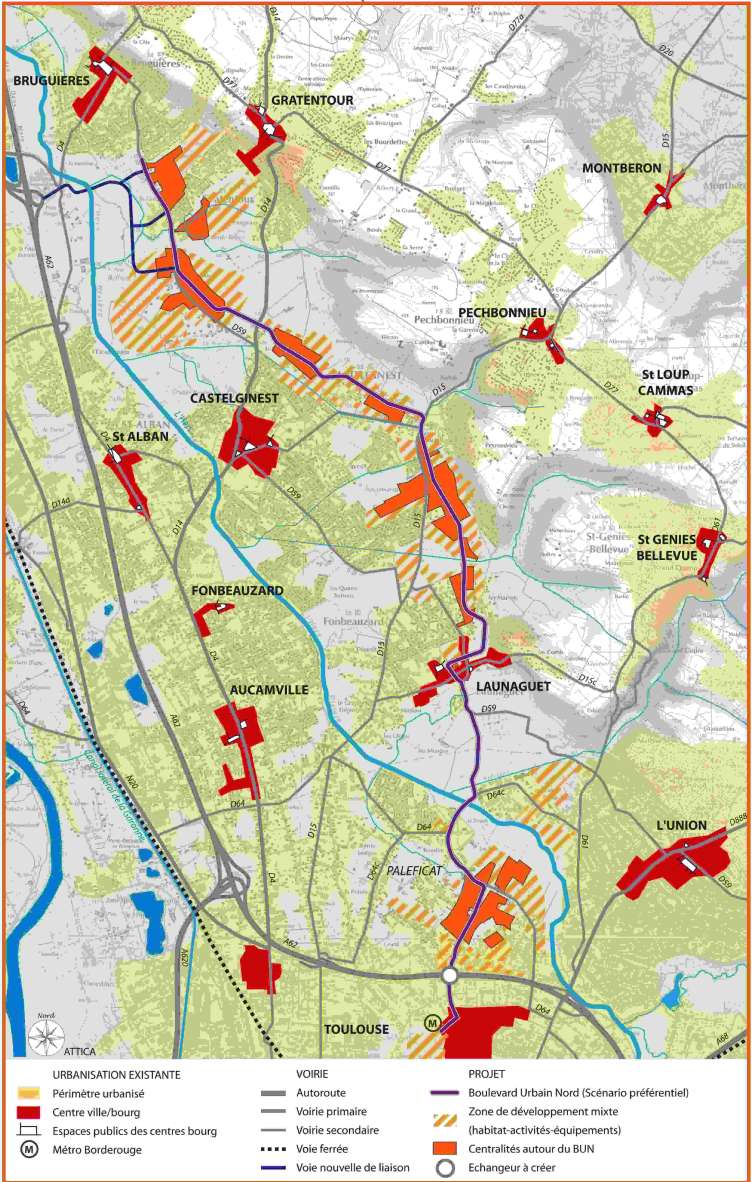
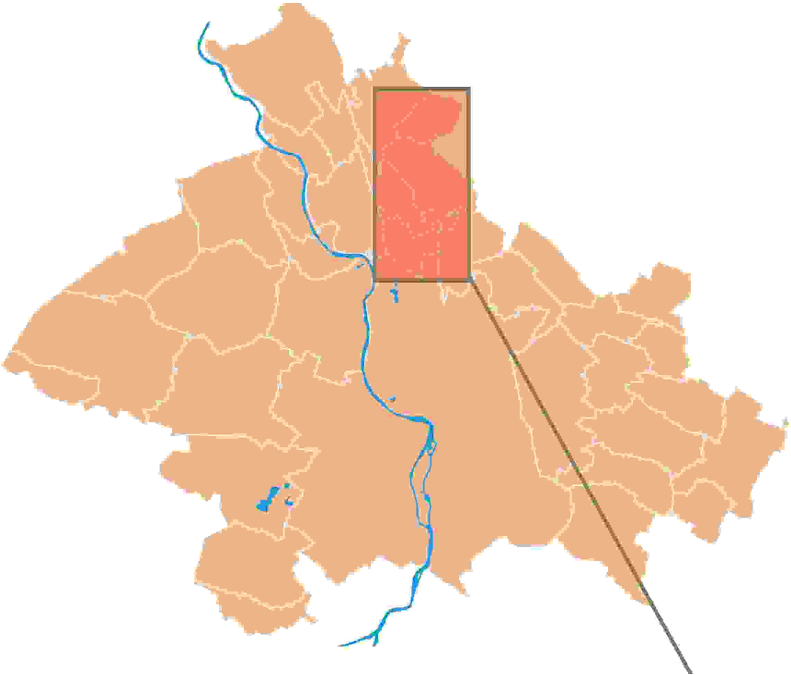
Il constitue un projet d'ensemble d'aménagement urbain de ce secteur, autour d'une offre de transports en commun performante et de **déplacements doux** à la portée de tous. Répondant parfaitement aux **enjeux d'une mobilité durable**, le *Bun* permet, avec des objectifs raisonnés, de **maîtriser le développement de l'urbanisation**. Il a été retenu par l'État au titre du Grenelle de l'environnement.

Le *Bun* est un projet d'ensemble qui :

- > offre un transport en commun à haut niveau de service, en site propre, performant en termes de régularité comme de temps de parcours,
- > structure l'urbanisation future en un projet de ville durable,
- > fournit un **service alternatif à la voiture**, en favorisant les déplacements doux (cycles et piétons),
- > facilite les échanges inter-quartiers par le maillage des voies existantes,
- > préserve la qualité environnementale et **maintient une activité agricole**,
- > développe les activités économiques de proximité,
- > régule la circulation automobile, avec des **vitesse limitées** à 50km/h voire à 30km/h,
- > raccorde en bus Bruguières à Toulouse en moins de 30 minutes,
- > concilie déplacements et cadre de vie.

D'une longueur de 13 km dont 11,3 km pour le TCSP, le *Bun* reliera Bruguières à la station de métro de Borderouae.

Le territoire du BUN : au Nord du Grand Toulouse



Le projet de BUN peut-il constituer l'étude de cas n°1 ?

Une grande aire urbaine	Toulouse
De plus en plus d'urbains	contribuer à mieux desservir, à l'avenir, un Nord-Est Toulousain où la population est en progression constante
Un étalement spatial	Projet de 13 km traversant l'aire urbaine (de Toulouse à Bruguières)
Des mobilités accrues	où les déplacements ne cessent d'augmenter
Des conflits d'acteurs	Exprimés de façon implicite : maîtriser le développement de l'urbanisation ... maintient une activité agricole
Les enjeux du DD	déplacements doux ... enjeux d'une mobilité durable ... service alternatif à la voiture ... vitesses limitées

Des documents complémentaires : la difficile question du choix...

- à propos de l'augmentation de la population : **Le Grand Toulouse** (366,4 km²):

	<u>1968</u>	<u>1975</u>	<u>1982</u>	<u>1990</u>	<u>1999</u>	<u>2008</u>
Population	428 553	475 548	476 616	521 824	583 167	658 847
Densité moyenne	1 169,5	1 297,8	1 300,7	1 424,1	1 591,5	1 798,0

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremets - RP1999 et RP2008 exploitations principales.

	De 1968 à 1975	De 1975 à 1982	De 1982 à 1990	De 1990 à 1999	De 1999 à 2008
Variation annuelle moyenne de la population en %	+ 1,5	+ 0,0	+ 1,1	+ 1,2	+ 1,4
- due au solde naturel en %	+ 0,8	+ 0,6	+ 0,6	+ 0,7	+ 0,7
- due au solde apparent des entrées sorties en %	+ 0,7	+ 0,5	+ 0,6	+ 0,6	+ 0,7
Taux de natalité en ‰	16,9	13,7	13,4	13,5	13,2
Taux de mortalité en ‰	8,8	8,1	7,6	7,0	6,4

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremets - RP1999 et RP2008 exploitations principales - État civil.

- à propos de l'étalement urbain :

Un paysage périurbain :
Seilh, au Nord de Toulouse

Quand ils sont arrivés à Bruguières, en 2000, Olivier et Nathalie, mettaient 20 minutes pour faire les 18 km les séparant de leurs entreprises aéronautiques, à Blagnac. «Maintenant, on met 30 minutes au minimum, souvent 40, parfois 50. Matin et soir ! Tous nos collègues s'en plaignent. L'agglomération ne cesse de grandir, les villes de banlieue aussi mais les infrastructures ne suivent pas. On perd un temps fou aux rond-points de Seilh ou sur l'unique pont sur la Garonne. On se rapproche vite de l'engorgement parisien » analyse Olivier, ancien Francilien. Et ils n'ont pas la possibilité de prendre les transports en commun, peu pratiques, ni d'acheter une maison plus près de Blagnac, donc plus chère...

<http://www.ladepeche.fr/article/2009/12/02/728281-domicile-travail-les-trajets-sont-de-plus-en-plus-long.html>



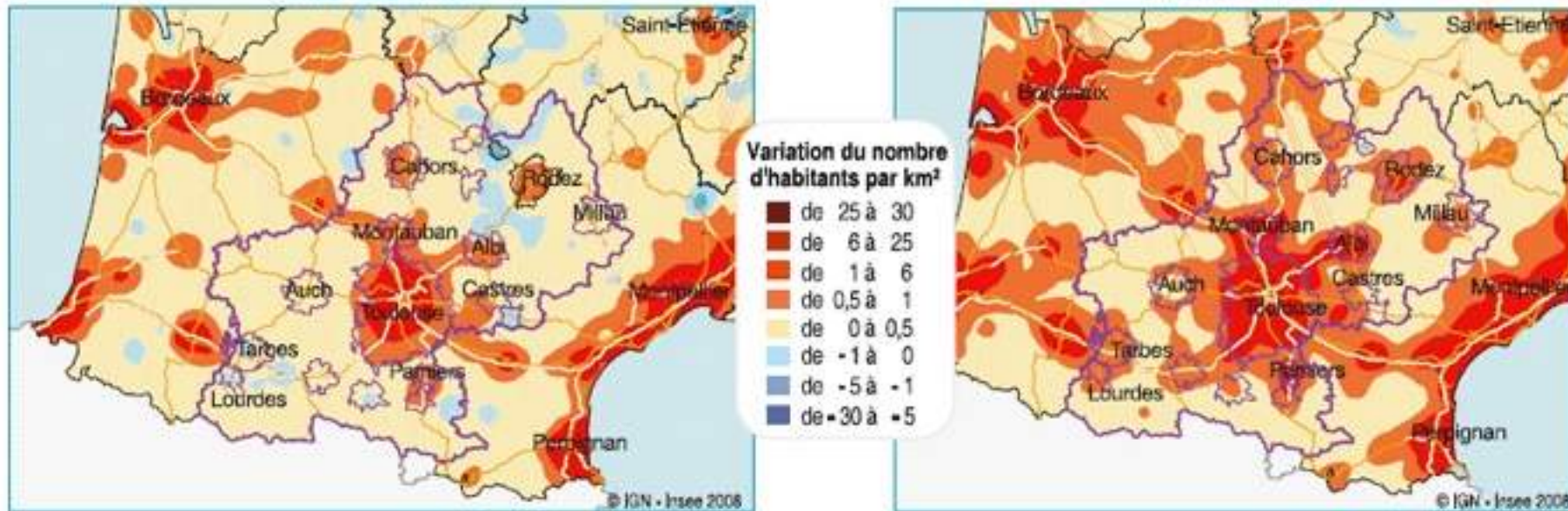
← Ce texte permet de faire le lien avec les mobilités

Émergence de couloirs d'urbanisation

Variation annuelle de la densité de population

entre 1982 et 1999

entre 1999 et 2006



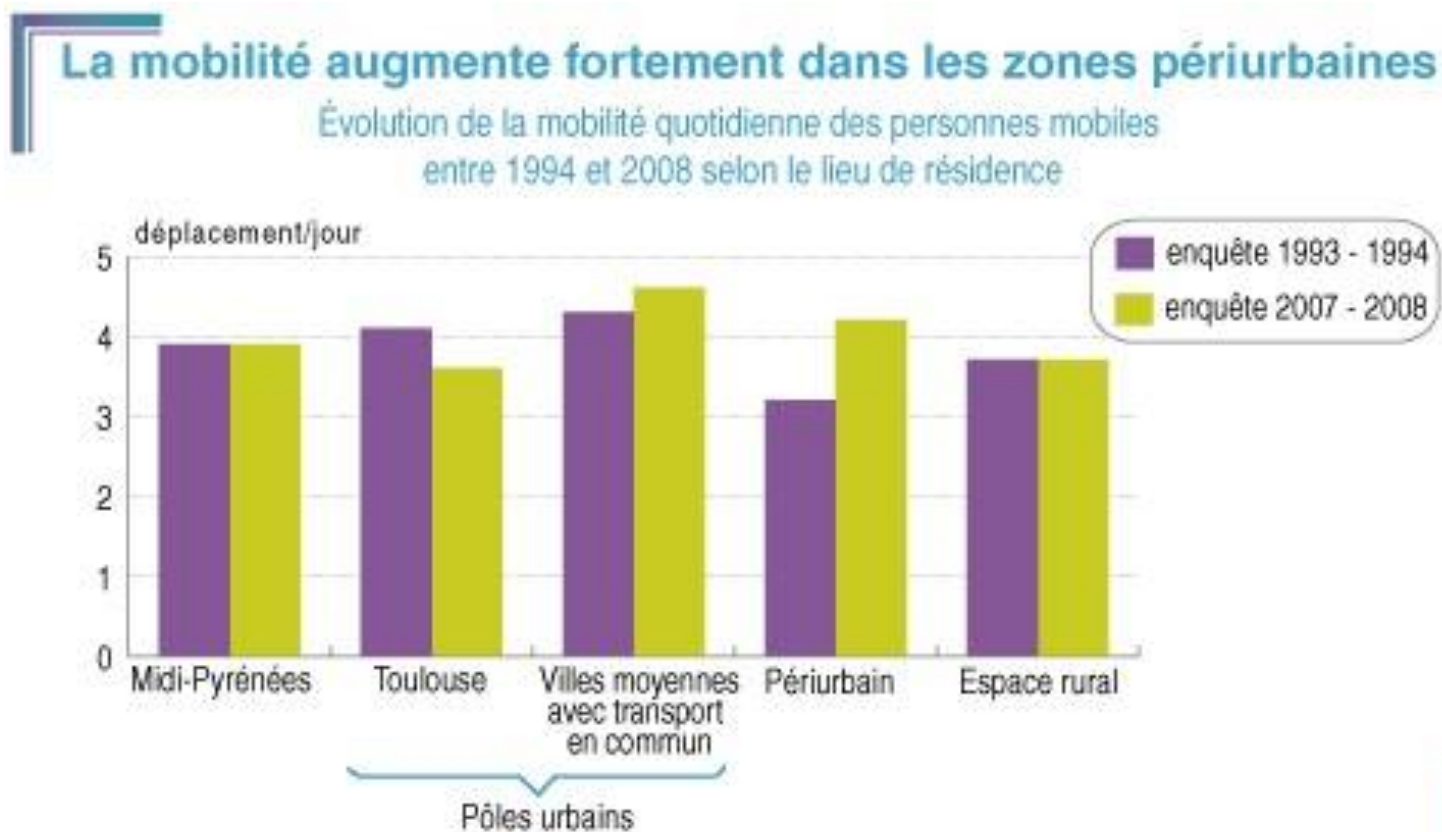
Sources : Insee, Recensements de la population

Exploitations agricoles :

	Exploitations concernées		Superficies (ha)	
	1988	2000	1988	2000
SAU (superficie agricole utilisée)	688	316	10 808	8 706

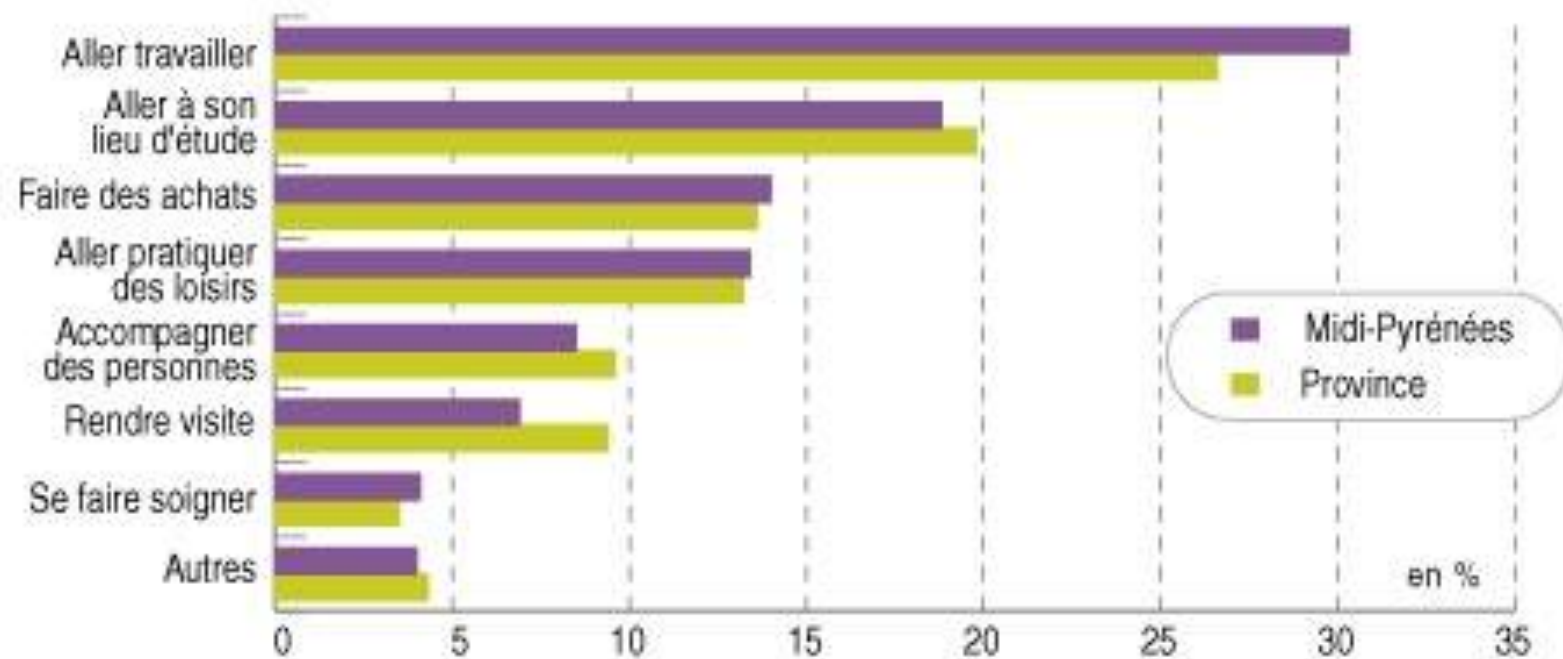
Source : AGRESTE, recensements agricoles 1988 et 2000

- à propos des déplacements :



Se rendre au travail : près d'un déplacement sur trois en Midi-Pyrénées

Les motifs de déplacement en Midi-Pyrénées et en Province



Source : Insee, SOeS, Inrets - enquête nationale transports et déplacements 2007 - 2008

Une accroche pour entrer en matière :

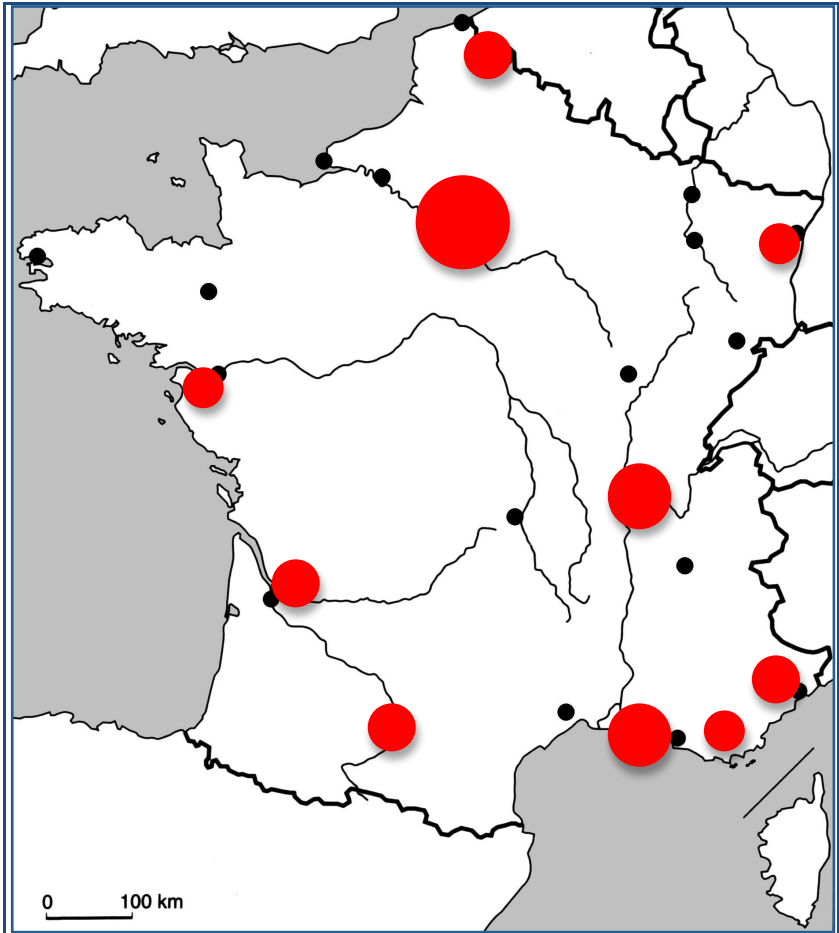
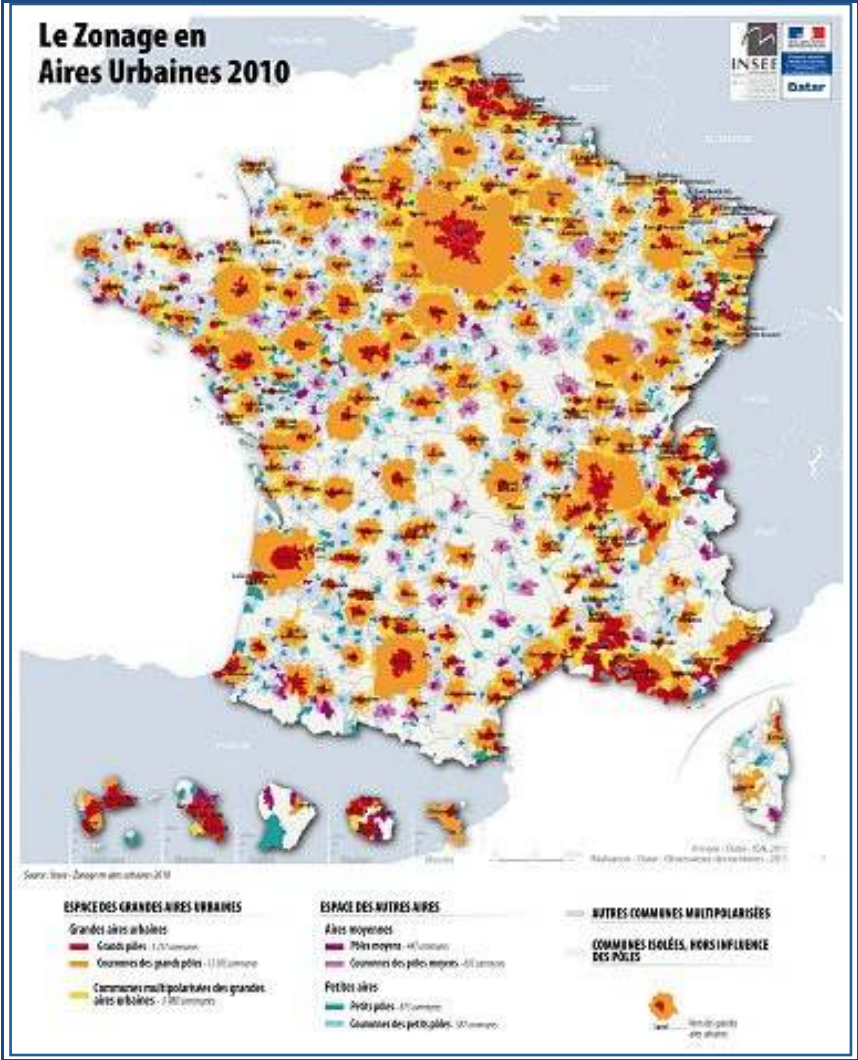
Toulouse, championne de France des embouteillages

Selon une enquête de GPS TomTom, l'agglomération toulousaine serait même la plus encombrée de France. Et l'une des plus embouteillées d'Europe. A ce triste palmarès, Toulouse figure à la 5e place européenne.

Toulouse7.com, 29 juin 2011



Pour une mise en perspective : Les grandes aires urbaines en France



Croquis pour une trace écrite avec le nom des villes

Sources :

A. CIATTONI et Y. VEYRET, *Les fondamentaux de la géographie*, A. Colin, 2009

<http://www.grandtoulouse.org>

<http://www.insee.fr>

<http://www.populationdata.net>