



VOIE PROFESSIONNELLE

CAP

2^{DE}

1^{RE}

T^{LE}

Histoire-géographie

ENSEIGNEMENT

COMMUN

PROGRAMME DE GÉOGRAPHIE : RECOMPOSITIONS DU MONDE

PREMIER THÈME : LA RECOMPOSITION DU TERRITOIRE URBAIN EN FRANCE : MÉTROPOLISATION ET PÉRIURBANISATION

Thème 1

- Depuis 2007, la moitié de la population mondiale vit en ville ; cette part ne cesse de progresser. L'urbanisation s'accompagne d'un processus de métropolisation : concentration des populations, des activités et des fonctions de commandement. En France, plus de 80 % de la population vivent dans des **aires urbaines***, dont 60 % au sein d'un **pôle urbain***. La France compte 14 unités urbaines de plus de 400 000 habitants. L'unité urbaine de Paris rassemble plus de 20 % de la population urbaine française (y compris les départements et régions d'outre-mer). Plus de la moitié de la population française vit dans les villes petites et moyennes. Un nombre croissant d'actifs travaille dans les pôles urbains tout en résidant à l'extérieur de ceux-ci. Ce mouvement, choisi ou subi, lié en partie à l'essor de l'automobile et à l'accroissement des prix de l'immobilier dans les centres-villes, touche toutes les villes depuis les années 1960.
- Situé dans l'aire urbaine, au-delà des banlieues, aux frontières de **l'espace rural***, **l'espace périurbain*** – marqué notamment par la discontinuité du bâti – est une interface évolutive entre le monde rural et le monde urbain. En 2014, selon l'INSEE, 30 % de la population française habitent dans l'espace périurbain, dans des communes urbaines (plus de 2000 habitants agglomérés) ou des communes rurales (moins de 2000 habitants agglomérés).
- La périurbanisation est caractérisée par une grande diversité de réalités territoriales et de modes de vie. Le mode de vie des habitants des espaces périurbains est fortement marqué par la question des **mobilités*** (pour le travail, les loisirs, les achats) : ces déplacements se font en direction de la ville-centre et/ou des territoires de proximité, selon les équipements et les services disponibles. Les formes d'habitat y sont multiples. Les activités sont le résultat du desserrement urbain et/ou d'implantations *ex nihilo* (surfaces commerciales, centres de recherche, zones d'activités diverses, notamment de logistique,

espaces de loisirs), et d'**aménagements***. La prédominance de l'habitat individuel dans des zones résidentielles, l'extension des zones d'activités, le développement d'espaces de loisirs sont source de **conflits d'usage*** avec les activités agricoles et les espaces « naturels » (espaces forestiers, parcs naturels régionaux, etc.). La nécessaire transition écologique questionne ce modèle de développement urbain.

- Les dynamiques urbaines en France sont contrastées, entre des villes petites et moyennes caractérisées par la fermeture de commerces et la diminution des services de proximité (services de santé par exemple) accueillant des populations fragilisées par la crise, et des espaces en croissance démographique bénéficiant de la dynamique des pôles urbains.
- À leur échelle, certaines communes périurbaines peuvent proposer une manière d'**habiter*** répondant à des objectifs sociaux (vie associative, mixité sociale...) et de **développement durable*** (agriculture de proximité, circuits courts...).

Notions et mots-clés	Capacités	Repères (<i>en italique ceux vus au collège</i>)
Aires urbaines* Aménagement* Conflit d'usage* Habiter* Objectifs de développement durable* Espace périurbain* Pôle urbain* Espace rural*	<ul style="list-style-type: none"> – Analyser un paysage urbain ou périurbain à partir d'une photographie ou une image satellite pour réaliser le croquis d'un aménagement. – Décrire et expliquer les mobilités et les activités du quotidien d'un habitant d'une métropole ou d'une commune périurbaine (à l'oral ou à l'écrit). – Identifier les acteurs intervenant dans l'aménagement d'un territoire périurbain (schéma, texte...). – Confronter des points de vue sur un aménagement périurbain (débat) en exerçant son esprit critique. 	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Une dizaine d'aires urbaines françaises parmi les plus peuplées.</i> – Les principaux pôles urbains. – Les acteurs participant à l'aménagement des territoires à toutes les échelles. – Les espaces périurbains dans la région administrative de l'élève. – Un espace périurbain dynamique et un espace périurbain en difficulté (si possible dans le territoire de proximité de l'élève). – Les espaces d'activité (ZAC, ZI par exemple) dans les communes périurbaines : identification des espaces d'activité.
Notions et mots-clés déjà mobilisés dans le cycle de formation		
<i>Développement durable</i> <i>Mobilité</i>		

Lien avec le français : « **Créer, fabriquer : l'invention et l'imaginaire** » (classe de première).

Lien avec l'EMC : « **Égalité et fraternité en démocratie** » (classe de première).

Le thème proposé s'inscrit dans le cadre de l'étude de la géographie de la France. Toutefois, sur Terre, la moitié des hommes vivent en ville : le mouvement d'urbanisation concerne l'ensemble du monde bien qu'il soit marqué par des spécificités selon les États et les découpages statistiques¹.

Le territoire français est très urbanisé. Le processus d'urbanisation a été amorcé au XIX^e siècle et s'est accéléré dans la seconde moitié du XX^e siècle (thème 1 du programme d'histoire de la classe de 1^{re} baccalauréat professionnel). Bien que les définitions de la ville et de l'urbain soient complexes et évolutives, on considère que 80 % de la population française vit dans des communes dites urbaines et 20 % dans des communes dites rurales. Depuis les années 60, les couronnes périphériques des agglomérations ont connu une croissance soutenue : c'est le phénomène de périurbanisation, encore appelée rurbanisation. Ces transformations amènent à repenser les rapports villes-campagnes. Toutefois, les dynamiques urbaines actuelles sont contrastées.

Le processus d'urbanisation s'est accompagné d'un processus de concentration des activités, des populations, des fonctions de commandement dans les grandes villes : c'est le phénomène de métropolisation. Les métropoles ont renforcé leur poids démographique, économique, culturel sur le territoire. Ce processus a entraîné une modification de la définition et de la délimitation des métropoles, de l'agglomération à l'aire urbaine.

Urbanisation, périurbanisation et métropolisation participent de la recomposition du territoire urbain de la France, objet du chapitre à étudier.

Thème d'étude

Enjeux et finalités problématisés

Les processus de métropolisation et de périurbanisation – que le professeur prendra soin de définir et de caractériser² – conduisent à amener le concept d'*habiter*, qui interroge le rapport des hommes à leurs territoires.

Métropolisation

La métropolisation désigne « le mouvement de concentration de population, d'activités, de richesses dans des ensembles urbains de grande taille » : elle se caractérise par l'accroissement du poids des grandes villes au sein des États et l'augmentation de la taille de l'espace sous leur influence. Les grandes métropoles concentrent les fonctions internationales, les activités de production, les activités de haut niveau, la main-d'œuvre la plus qualifiée. Le processus de métropolisation se traduit par une transformation et une hiérarchisation des territoires.

En France, la métropolisation présente trois caractéristiques : la macrocéphalie parisienne, l'attractivité des métropoles régionales renforcée et entraînée par des aménagements et des projets de rénovation urbaine, le développement des parcs technopolitains. Les paysages urbains des métropoles régionales ont été profondément transformés ces trente dernières années. Si les métropoles régionales sortent renforcées, les villes petites et moyennes connaissent des situations

1. Dorier É. (2018), « L'urbanisation du monde », *La Documentation photographique* n° 8125. Le programme annuel de géographie porte sur les recompositions du monde.

2. On renvoie le lecteur au site Géoconfluences pour les définitions précises des concepts, pour la [métropolisation](#) par exemple.

contrastées en fonction de leur proximité avec une métropole (connectivité en matière de transports, présence d'éléments attractifs : tourisme, patrimoine, aménités) et en fonction des dynamiques locales (économie plus ou moins dynamique).

Urbanisation et métropolisation sont à l'origine de l'étalement urbain, c'est-à-dire du processus de dilatation de l'espace sous influence urbaine. Le développement des activités en périphéries (zones industrielles, zones d'activités, zones pavillonnaires, espaces de loisirs...) est à l'origine du processus de périurbanisation.

Périurbanisation

La périurbanisation est l'une des transformations majeures qui caractérisent le territoire français depuis 50 ans : « transformations paysagères, morphologiques, fonctionnelles, démographiques et socio-politiques »³. On notera que l'espace périurbain se définit par les « puissantes migrations pendulaires quotidiennes » avec l'agglomération centrale. La périurbanisation est le résultat conjoint de la métropolisation et de la volonté/nécessité pour les habitants de trouver des espaces où le logement est moins cher ou plus spacieux que dans la ville centre saturée. La croissance des périphéries urbaines est à l'origine de mobilités croissantes et diverses : mobilités pendulaires, mobilités de loisirs par exemple. Les dynamiques spatiales contrastées posent les questions d'accessibilité (services, transports) pour les habitants. Ce mode de vie fortement dépendant de l'automobile est à l'origine de débats (remise en cause de l'étalement urbain consommateur d'espaces agricoles, conflits d'usage, dénonciation de l'usage démesuré de l'automobile par exemple). Le mouvement des gilets jaunes en 2018-2019 a beaucoup questionné ce mode de fonctionnement spatial.

Toutefois, le périurbain est lui-même divers : « Les habitants des espaces périurbains sont nombreux et divers et les espaces habités sont difficiles à nommer car leurs formes et leurs fonctions sont également multiples : extensions éloignées des villes, villes nouvelles, villages urbanisés, lotissements de maisons ou de logements collectifs en pleine nature, maisons isolées. Il s'y trouve des équipements, des commerces, des services qui ne sont pas forcément très différents de ceux des quartiers centraux, malgré leur regroupement ou leur dispersion spécifiques. Les déplacements, les emplois du temps, les obligations liées aux enfants, aux activités professionnelles, aux relations en sont affectés »⁴.

Dès lors, les paysages périurbains sont composites et complexes. Ils sont un entre-deux, « entre villes et campagnes », un espace hybride (« ville-campagne ») ou « un tiers-espace »⁵. Ce sont tout à la fois « des champs, des terres cultivées, des habitations, groupées ou dispersées, des villages, des fermes, des bâtiments agricoles, et des objets proprement urbains, des entrepôts, des centres commerciaux, des usines, des restaurants, des stations-service, et des villes »⁶ (Maité Clavel). La morphologie des espaces bâtis est diverse, entre pavillons individuels, lotissements, habitats collectifs car les espaces périurbains sont socialement divers. En 2015, le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a nommé les espaces périurbains sous l'appellation les « campagnes urbaines de France ». 85 % des communes périurbaines qui entourent Paris ont moins de 2000 habitants⁷.

3. Drevelle M., Emangard P.-H., *Atlas de la France périurbaine, Morphologie et desservabilité*, Economica, 2015.

4. Clavel M., « Pour une recherche sur les pratiques des périurbains », in *Communications*, 73, 2002. Manières d'habiter. pp. 203-216.

5. Voir la [définition](#) sur le site internet Hypergé.

6. Clavel M., op.cit.

7. Cité par - Stéphanie Vermeersch, Lydie Launay, Éric Charmes, *Quitter paris ? les classes moyennes entre centres et périphéries*, Crephis Éditions, 2018. Page 91.

Malgré les critiques dont les espaces périurbains sont victimes, ils restent des espaces attractifs : depuis les années 1960, leur croissance est ininterrompue. La population périurbaine est passée de 9,4 millions à 15,3 millions entre 1968 et 2011. La part de la population vivant dans l'espace périurbain est passée de 19 à 24 % au cours de la même période. Dans le même temps, la population des banlieues a, elle aussi, progressé mais d'une façon plus lente à partir des années 1990. Le nombre d'habitants stagne dans les villes-centres et des territoires ruraux et isolés. Le devenir des espaces périurbains est donc un enjeu national. Ces espaces ont fait l'objet d'études approfondies quant à leurs dynamiques socio-économiques et spatiales. Plusieurs phénomènes ont contribué à la périurbanisation : les hausses des prix de l'immobilier dans les centres-villes, l'attrait de la propriété, la généralisation de l'utilisation de la voiture individuelle, l'amélioration du réseau routier, l'aspiration à posséder une maison individuelle et disposer d'espaces verts à proximité.

L'expansion du périurbain est due aujourd'hui au rattachement de communes à une grande aire urbaine. Depuis la fin des années 2000, des contrastes dans les dynamiques peuvent être constatés : certains territoires périurbains s'isolent, d'autres se développent.

Enjeux et problématiques

Ainsi, parmi les différents enjeux, on pourra retenir :

- des tensions sur les espaces avec des conflits d'usage : entre étalement urbain et activités agricoles ;
- des espaces entre enclavement et volonté d'intégration de tous les territoires aux pôles urbains ;
- les contrastes entre les territoires périurbains ;
- les questions d'accessibilité et d'équipement, les réponses des collectivités et des autres acteurs de l'aménagement ;
- les territoires périurbains et le développement durable.

Articulation avec les autres thèmes

Ce thème s'articule avec le programme de CAP « **Transports et mobilités** ». De même, il est en lien avec le programme de la classe de 2nde dont le thème 2 « **Une circulation croissante et diverse des personnes à l'échelle mondiale** » est centré sur la notion de circulation. Le concept de mobilité est aussi réactivé, mais cette fois-ci l'étude se fait aux échelles nationale et locale.

Démarche d'étude

Orientations pour la mise en œuvre

Pour traiter ce thème, le professeur pourra s'emparer de cas concrets (études de cas ou exemples), s'appuyer sur les problématiques locales liées à l'aménagement des territoires. Les projets du Grand Paris express, les constructions d'espaces commerciaux, les thématiques de la mobilité douce, de l'accès aux services publics, des moyens d'organisation des habitants des territoires urbains/périurbains peuvent être étudiés afin de privilégier une approche par les acteurs. Ces acteurs – individus ou groupes, particuliers ou institutionnels – permettent d'appréhender les enjeux des territoires périurbains, de caractériser les modes de vie de leurs habitants dans le contexte de la métropolisation. Les mobilités sont au cœur de ce thème d'étude. On peut tout à fait concevoir une réflexion en classe sur ces mobilités dans un territoire proche du lieu d'étude des élèves.

Articulation des différentes composantes (Notions et mots-clés / Repères / Capacités)

Dans ce thème, les repères du collège sont réactivés, notamment la notion d'aire urbaine. En 2nde, le concept de mobilité a été travaillé ainsi que les enjeux liés à l'environnement et au développement durable dans une perspective mondiale. En 1^{re}, les connaissances sont réinvesties tout en proposant un prolongement dans une approche locale.

Pistes de mise en œuvre des capacités

Pour travailler la capacité « compléter ou réaliser le croquis d'un aménagement », les possibilités sont très nombreuses. Le site [Geoimage](#) en lien avec le CNES permet de travailler sur des photos aériennes pour aider à les commenter (différence de bâti, voies de communication, etc.). Les capacités travaillées sont à la fois une consolidation de ce qui a été entrevu au collège, notamment en 3^e, et en 2nde baccalauréat professionnel. Les outils libres de réalisation de croquis peuvent être utiles afin de consolider les acquis des élèves dans leur maîtrise des outils du géographe. De même, l'interface [Geoportail](#) permet de rendre compte de l'évolution de ces territoires périurbains en termes de bâti et de l'étalement urbain en comparant des cartes IGN des années 1950 à nos jours.

Dans le cadre de ce thème, pour la capacité « **identifier les principaux acteurs intervenant dans l'aménagement d'un territoire** » ainsi que « **confronter les points de vue sur un aménagement** », il est important de construire une étude de cas ou de développer un exemple engageant différents types d'acteurs, des citoyens aux acteurs privés et publics pour que les élèves puissent cerner leur importance, leur multiplicité et complémentarité : leurs positionnements peuvent engendrer des conflits d'usages. Cette notion a d'ailleurs été travaillée en 3^e dans le cadre du thème « **Les dynamiques territoriales de la France contemporaine** ».

Il est également possible en amont de constituer un corpus documentaire varié sur une question d'aménagement dans les territoires périurbains parmi des thématiques nombreuses telles que : les zones industrielles (ZI), les zones d'aménagement concerté (ZAC), les services publics, le logement, la construction d'un foyer d'accueil de migrants, de sans-abris, d'une aire d'accueil pour l'habitat mobile, le tracé d'une route, la construction d'un pôle multimodal, d'un aéroport... L'élève peut compiler les documents sur un support numérique (à l'aide d'un outil de diaporama disponible sur les ENT des établissements ou encore d'un logiciel en ligne permettant de réaliser des présentations de type infographie).

Dans une première phase de travail, les élèves répartis en groupes sont invités à identifier le point de vue de l'acteur sur l'aménagement à la lumière de leurs corpus. Chaque groupe aurait à travailler sur un acteur précis, de sorte que lors d'une reprise collective à l'oral émergent les complémentarités ou les différences de points de vue. Dans une seconde phase de travail, le professeur peut organiser la reconstitution d'une réunion publique sur un aménagement où chaque groupe d'élèves serait amené à se positionner sur le cas. Auparavant, les élèves ont pu élaborer, à l'écrit, leur argumentaire en vue de leur intervention orale. Au terme de ce travail, une synthèse, sous la forme d'un texte ou d'un schéma type carte mentale, pourra faire ressortir les grandes problématiques et questions que posent l'aménagement et le périurbain. Cette démarche rejoint les capacités du cycle 4 qui sont réaffirmées et celles de la classe de 2nde baccalauréat professionnel, notamment sur les verbes de consigne « **Raconter** », « **Expliquer** », « **Décrire** ». En effet, l'argumentaire s'appuie sur une analyse rigoureuse et critique des documents.

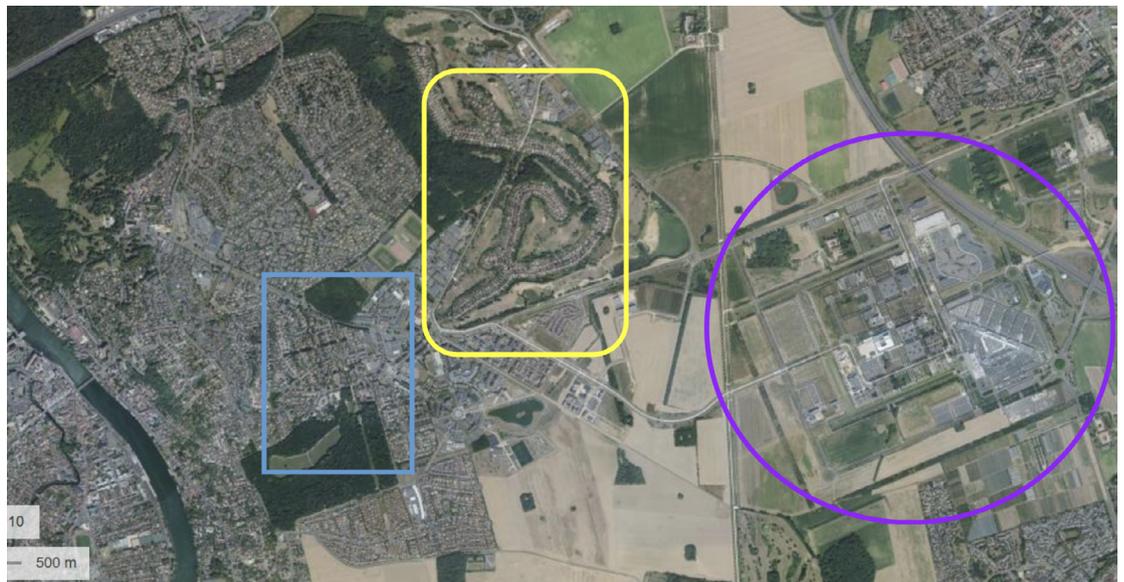
Place du numérique

Il existe de nombreuses ressources en ligne pour obtenir des données récentes notamment sur les transports et les mobilités. Ces ressources peuvent être envisagées comme appui à la conception d'un corpus documentaire préparatoire au débat pour la capacité « **confronter des points de vue sur un aménagement périurbain en exerçant son esprit critique** ».

Dans la perspective d'une étude de cas à l'échelle locale, les sites Internet des communautés d'agglomération, des services municipaux, des aménageurs publics et privés peuvent fournir une base documentaire intéressante.

Des applications comme [EduGeo](#) et [Géomimage](#) peuvent contribuer à la création de croquis sur les aménagements par exemple.

Figure 1 : premiers pas dans la réalisation d'un croquis d'un aménagement (ici un paysage périurbain, Saint Pierre du Perray, Essonne)



1. Sélection du fond de carte à partir du [Geoportail](#) et identification des éléments de bâti périurbain avec les élèves (en violet : la zone commerciale de Carré Sénart, en jaune, un lotissement, en bleu une zone industrielle).
2. Possibilité de comparer avec les élèves en fonction du profil les évolutions de 1965 à 2010.



Retrouvez éducol sur



Figure 2 : Analyse du paysage et conception d'une légende problématisée

Sur l'outil de dessin libre Draw sur Libre Office, une nouvelle page est ouverte : elle représente la photo satellite. On construit la légende en fonction des éléments de paysage identifiés par les élèves

Ainsi, on distinguera le bâti (entre zone commerciale et résidentielle), les axes de transports, les parcelles agricoles, l'axe fluvial (ici la Seine).

Problématique: Pourquoi peut -t-on dire que la commune de Saint Pierre du Perray est un territoire périurbain ?

I) Un territoire entre ville et campagne

- Un cœur de ville ancien
- Une zone résidentielle témoin de l'étalement urbain depuis les années 60: lotissements individuels
- Une zone commerciale créée ex-nihilo « Carré-Sénart »
- Une zone industrielle
- Des parcelles agricoles
- ★ Le golf

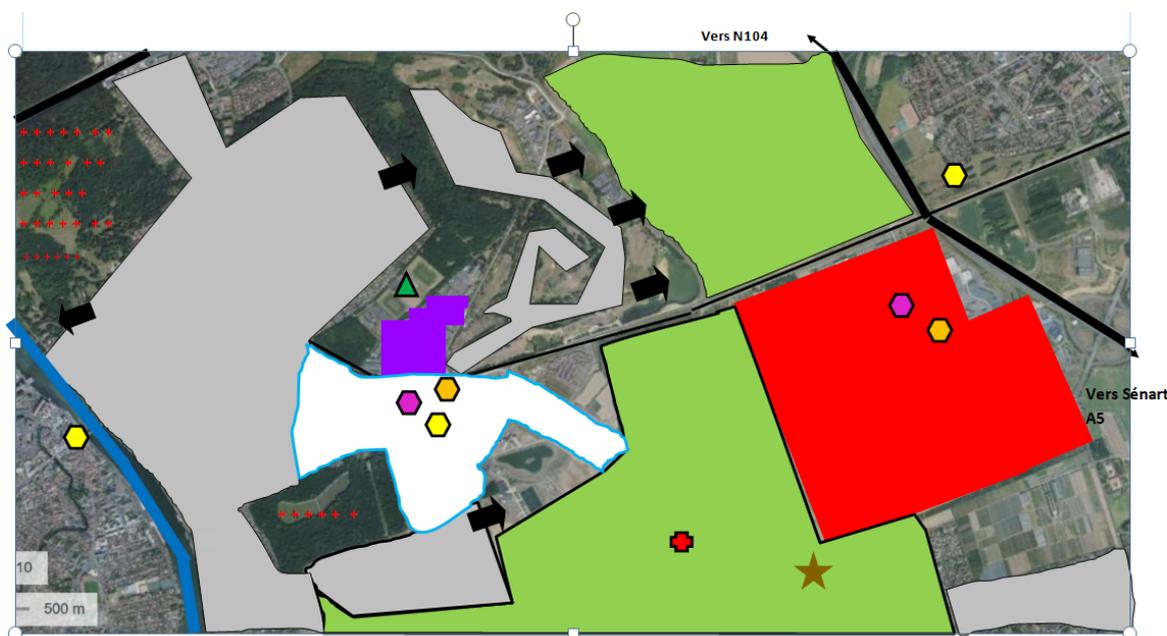
II) Un territoire connecté mais éloigné de la métropole parisienne

- Axe de communication routier important (la francilienne, autoroute A5)
- Axe fluvial
- Arrêt de bus reliant la ville nouvelle de Sénart - Evry Tzen1
- Arrêt de bus reliant le Nord du département-Tzen2
- Arrêt de bus reliant Paris Tzen3

III) Les enjeux de l'aménagement de la commune: vers une offre de services adaptée

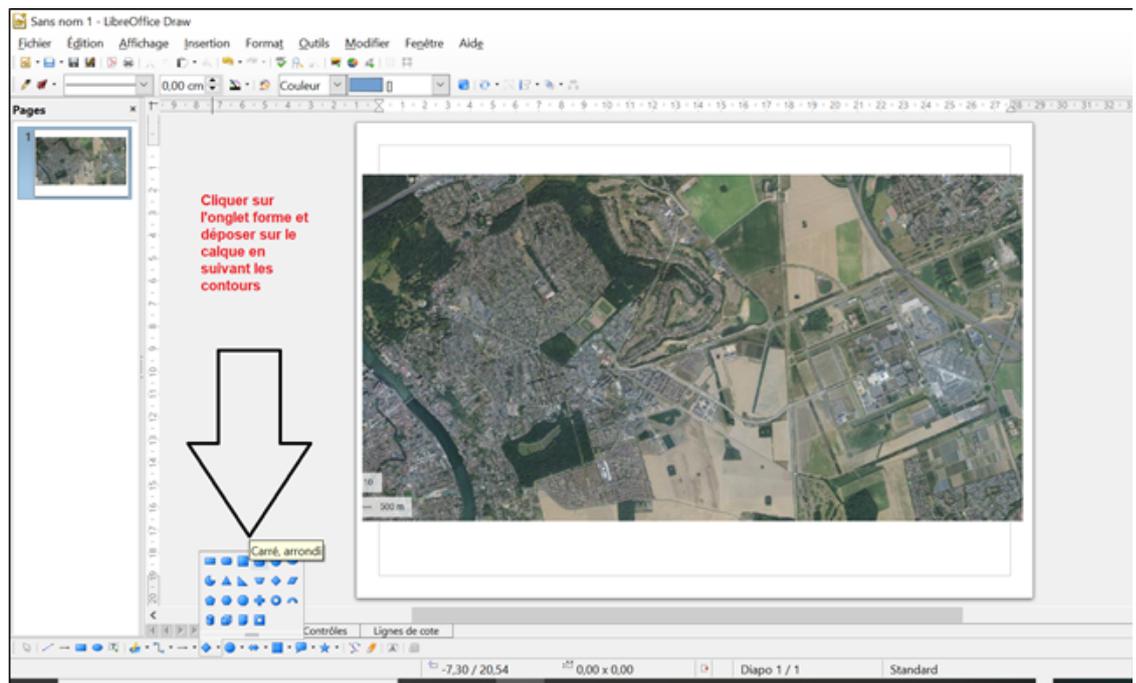
- + Le projet d'aménagement de la ZAC de Villeray : une zone d'aménagement concertée
- ➔ Un étalement urbain qui se poursuit: programme de construction de logements neufs sur les parcelles agricoles
- ▲ Des services de proximité à pérenniser
- +++++ espaces naturels protégés

Figure 3 : Réalisation du croquis grâce à un outil de dessin libre de droits

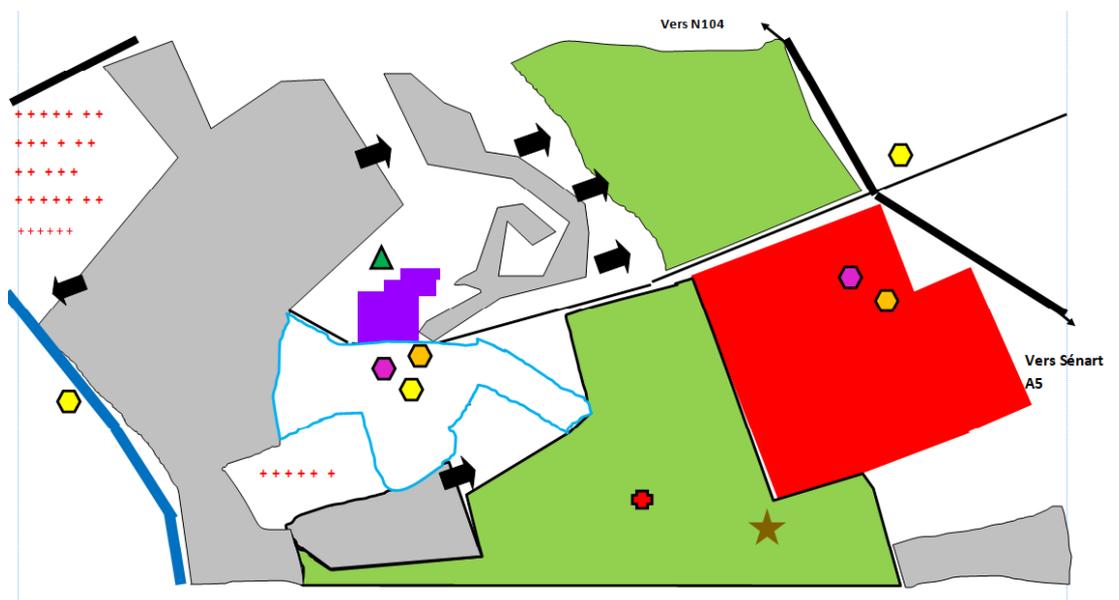


Retrouvez éducol sur





Pour réaliser un croquis sur un logiciel de dessin : insérer une forme de la couleur correspondant à la légende, puis régler son format à partir de l'image satellitaire (qui est le calque). Une fois votre croquis réalisé, cliquer sur le calque et le supprimer.



Contributions du thème aux approches pluridisciplinaires

Ce thème s'inscrit dans l'enseignement des EDD notamment avec les transports et impacts environnementaux, et trouve des échos en EMC avec le thème « **Égax et fraternels** ». En effet, à la réflexion sur la justice sociale et l'affirmation des valeurs qui fondent le lien social répond l'étude de cas en géographie introduisant une dimension spatiale de la justice. Les exemples sont nombreux : justice dans l'habitat, dans l'accès aux services publics, aux transports, à l'éducation, à l'emploi.

Retrouvez éducol sur



Ce thème présente des liens avec l'enseignement du français dans l'objet d'étude « **Créer, l'invention et l'imaginaire** » : les documents issus du marketing territorial peuvent être un point d'appui pour un travail d'imagination autour des espaces urbains dans un futur proche (logements, services, transports, activités des habitants).

Pour terminer, ce thème peut contribuer à l'Histoire des Arts et à l'EAC, de nombreuses œuvres d'art (photos, peintures, *street art*, sculpture...) peuvent aborder les transformations de ces espaces urbains. Par exemple : les projets de constructions végétalisées ayant pour vocation d'« apporter la nature en ville », les fresques et murs d'expression publique, les projets d'expression artistique en gare...

Écueils à éviter

- Faire une typologie des espaces périurbains sans évoquer les enjeux des aménagements.
- Résumer périurbanisation à territoires enclavés.
- Traiter ce thème uniquement sous l'angle de la géographie économique en listant les types d'activités dans les territoires périurbains sans incarner le propos.
- Gommer la dimension vive des questions d'aménagement, évinçant alors la logique du débat et les points de vue des acteurs.

Pour aller plus loin

Bibliographie indicative

- Allemand S., Muzard Fl. (dir.) (2018), *Le péri-urbain, un espace à vivre*, Parenthèses, coll. « Territoire en projets », 2018 ;
- Bretagnolle A. (2015), « La naissance du périurbain comme catégorie statistique en France. Une perspective internationale », *L'Espace géographique* tome 44, p. 18-37 ;
- Charmes É. (2019), *Essai sur la France périurbaine, La revanche des villages*, coll. « La République des idées », Seuil ;
- Clavel M. (2002), « Pour une recherche sur les pratiques des périurbains », in *Communications*, n° 73, Manières d'habiter. pp. 203-216 ;
- Drevelle M., Emangard P.-H. (2015), *Atlas de la France périurbaine, Morphologie et desservabilité*, Economica ;
- Dumont M. et Hellier E. (2010), *Nouvelles périphéries urbaines, formes, logiques et modèles de la ville contemporaine*, PUR ;
- Léger J.-F. (2019), « Espaces ruraux et espaces urbains : deux mondes différents », *Population & Avenir* n° 741, pages 4 à 7 ;
- Minnaert J.-B. (2013), *Péri-urbains, territoires, réseaux, temporalités*, coll. « Cahiers du patrimoine », Lieux Dits ;
- Marchal H., Stebé J.-M. (2019), *La France périurbaine*, coll. « Que sais-je ? », PUF, 2019 ;

- Roux E. et Vanier M., *La périurbanisation : cartographie et perspectives*, coll. « Travaux », DIACT, 2008 ;
- Vermeersch S., Launay L., Charmes É., *Quitter Paris ? Les classes moyennes entre centres et périphéries*, Crephis Éditions, 2018.

Sitographie indicative

- Le [dossier sur les métropoles et la métropolisation](#) de l'Agence nationale de cohésion des territoires ;
- Une définition du [périurbain](#) sur le site Hypergééo par Antoine Fleury et Sandrine Berroir ;
- Debroux J. (2013), « [Pourquoi s'installer en périurbain ? Une explication par les trajectoires sociales](#) », 2013, sur le site Métropolitiques ;
- « [L'habitat périurbain poursuit son essor](#) », Centre d'observation de la société, 8 juin 2017 ;
- Le site [Géoconfluences](#) (DGESCO – ENS Lyon).

Retrouvez éduscol sur

