

# Villes et transports terrestres

## Chronologie

2013 : Faillite de Détroit

2014 : Pollution extrême à Pékin

## Notions

Archipel mégalopolitain mondial (AMM) : 1996 O. Dollfus donne ce nom à "l'ensemble des villes qui contribuent à la direction du monde". Ce sont des métropoles mondiales, symboliques du processus de globalisation, qui fonctionnent en système, concentrant entre elles l'essentiel du trafic aérien et des flux de télécommunication. Pour certains elles sont davantage tournées vers l'extérieur que vers leur arrière-pays.

Mégalopole : d'abord appliqué à la Megalopolis nord-américaine par J. Gottmann (1962) ; il s'agit de caractériser par ce terme la côte nord-est des EU, région urbaine de plusieurs dizaines de millions d'habitants comprenant plusieurs métropoles et grands centres urbains et s'étendant de manière continue sur plusieurs centaines de kilomètres. La mégalopole se distingue d'une conurbation par ses dimensions spatiales et son poids démographique. Par ailleurs, l'urbanisation n'y est pas continue

Mégapoles : megacities des Nations-Unies ; elles concentrent des populations égales ou supérieures à 8 ou 10 millions d'habitants.

Métropole : avant tout une place centrale, un lieu décisionnel. Ses services à forte valeur ajoutée irriguent une aire plus ou moins vaste selon les échelles considérées, de l'espace régional à l'espace mondial. Elle anime un système urbain plus ou moins complexe. Elle peut être dotée de fonctions spécialisées dans les domaines politique, économique, de l'innovation. Une métropole internationale, de rang mondial, est dotée de fonctions directionnelles, de services supérieurs, de capacités d'innovation scientifique et technologique (technopôles) ; elle entretient d'importants réseaux internationaux et bénéficie d'excellentes conditions d'accessibilité, d'accueil et d'hébergement

Métropolisation : mouvement de concentration de populations, d'activités, de fonctions stratégiques, de valeur dans des ensembles urbains de grande taille

Ville : espace bâti en continu et aux fortes densités humaines qui se distingue de la campagne. Les critères stricts de définition de la ville varient d'un pays à un autre

Villes globales, villes mondiales : popularisée par S. Sassen, l'expression désigne les métropoles se situant au niveau supérieur de la hiérarchie urbaine à l'échelle mondiale. Lieux où se concentrent les pouvoirs centraux des entreprises et de l'économie mondiale, ils résultent d'une double dynamique de : dispersion (délocalisation-relocalisations des activités de productions de biens) et centralisation des fonctions de coordinations, de prévision et de gestion mondialisées (plus l'économie s'internationalise et plus les fonctions de contrôle des grandes firmes s'agglomèrent dans un petit nombre de sites

# Villes et transports terrestres

Bidonville : groupe d'habitations précaires réunissant une population à très faible niveau

Transports : activités de conception, d'organisation et d'utilisation des réseaux de transports. Enjeu : réponse aux défis de la mondialisation ou facteur aggravant des inégalités ?

Territoire : espace approprié, organisé, dirigé, par un groupe humain, borné par des frontières, sur lequel s'exerce une juridiction

## Références

### États-Unis

- « *La ville est la meilleure expression de l'américanisme* » (Vidal de la Blache)
- « *Nation de citadins* » (Pierre Georges)
- « *Edge city* » (Joël Garreau, *Edge city: Life on the new frontier*)
- 5 maux de l'étalement urbain américain → dépendance à l'automobile, coûts des équipements urbains très étendus, difficultés de l'approvisionnement en eau, en énergie, et expansion du bâti au détriment des terres agricoles (Yves Boquet, Les États-Unis)

### Chine

- Shanghai = « *phare de la modernité* » (T. Sanjuan)
- Réussite du modèle chinois urbain car les villes sont capables d'absorber les afflux de migrants et ne sont pas gangrenées pas le secteur informel (Rapport « *China urbanizes* » de la Banque Mondiale)

### Inde

- « *Il n'y aura pas en Inde de "fin des campagnes" comme il y en eut en Europe après 1945* » (Frédéric Landy)
- Comportement prédateur des classes moyennes urbaines (L'Inde à l'assaut du monde, Eve Charrin ; La classe moyenne indienne, Pavan K. Varma)
- « *Les riches font sécession : ils se coupent de la société, de la vie démocratique. Ils se contentent de gouvernements technocratiques. Ainsi, ils ne font plus pression sur les pouvoirs publics pour forcer l'amélioration des autres quartiers* » (Frédéric Landy)

### Europe

- « *Là se sont accumulées les richesses durant des siècles, là ont été faites les principales inventions et innovations (techniques, financières, commerciales, imprimerie, révolution industrielle), là fut inventé le capitalisme* » Roger Brunet, *Les villes européennes*
- « *Les villes de l'Europe sont nées avec l'Europe, et dans un certain sens en ont accouché. Elles ont été un des facteurs, le principal peut-être, de l'émergence de l'Europe en tant qu'entité historique distincte* » , Léonardo Benevolo, *La ville dans l'histoire européenne*
- Fernand Braudel : la Hanse est le lieu d'invention du capitalisme

# Villes et transports terrestres

## *Les villes dans l'économie, la société et le territoire des États-Unis d'Amérique*

- **Chiffres 2013** : taux d'urbanisation = 85% ; 90% du PIB réalisé en ville, 56 villes de plus d'1 million d'habitants.
- **La ville, un élément fort de l'identité américaine** → Vidal de la Blache : La ville est la meilleure expression de l'américanisme
- PK** : Les villes sont les vitrines de la richesse et de la puissance des États-Unis. Or elles sont aussi le lieu de concentration de tous les problèmes d'une société de plus en plus inégalitaire et fracturée

### I) Une nation de citadins : un développement irrésistible de la ville

#### 1) Jusqu'aux années 1920

- Le charbon à l'Ouest des Appalaches et le fer des Grands Lacs entraînent un peuplement vers l'intérieur → 3 types de villes : carrefour, minière (Pittsburgh), port. Chicago, bourg devenu métropole, avec 2 m en 1914
- **Début de la verticalisation** → invention de l'ascenseur, Empire State Building entamé en 1929 et achevé en 1931

#### 2) À partir des années 1920 et surtout après 1945

- **1920 : la population urbaine dépasse la population rurale**
- Schéma de la ville radioconcentrique sur le modèle de Burgess modifié par Hoyt qui y intègre les axes de transport
- **1956 : grand plan autoroutier d'Eisenhower** pour relier les grandes villes.

#### 3) Depuis les années 1970

- **Essor des villes de la Sun Belt** (expression de Kevin Philips) : 1990s : 96 % de la croissance urbaine provient des villes du Sud et de l'Ouest
- **Renforcement du sprawl** (exemple de Los Angeles), selon le modèle polycentrique proposé par Edward Ullman et Chauncy Harris

### II) La ville dans l'Amérique d'aujourd'hui

#### 1) La métropolisation

- En 2010, **les aires métropolitaines** couvrent environ 2 millions de km<sup>2</sup> (**1/5 du territoire américain**) et continuent de s'étendre
- **Duopole à la tête des villes américaines** (New York avec 22 millions d'habitants et Los Angeles avec 19 millions d'habitants) et 56 villes millionnaires (armature urbaine) ayant tendance à se regrouper en mégalopole → **BosWash** (50 millions d'habitants), **Grands Lacs** (Chicago, Détroit, Toronto), **Big L** au Texas (Dallas, Austin, Houston, Nouvelle Orléans), **SanSan** (San Francisco, Los Angeles, San Diego)
- Toutes ces villes rattachent les États-Unis à l'AMM (Olivier Dollfuss) et en font **un territoire dominant dans la mondialisation**.

#### 2) La suburbanisation

- **La ville s'est énormément étendue dans l'espace** en raison de la domination des métropoles. Cette extension est plus horizontale que verticale (urban sprawl), en vastes banlieues pavillonnaires quadrillées (grid township) → **Los Angeles = 100 km Nord-Sud**

# Villes et transports terrestres

## Les villes dans l'économie, la société et le territoire des États-Unis d'Amérique

- La ville est fuie en raison de l'idéologie protestante, qui y voit la corruption, et du transcendantalisme selon lequel l'homme se régénère dans la nature. De plus, la volonté d'être propriétaire (67% de propriétaires aux USA) pousse à s'installer en banlieue
- L'entreprise Levitt a construit après 1945 les Levittown selon les méthodes fordistes (35 maisons / jour)

### 3) Le polycentrisme

- La suburbanisation résidentielle a été suivie par une suburbanisation de l'emploi en 3 étapes (shopping malls, puis bureaux des entreprises, puis technopôles) => phénomène des edge cities (Joël Garreau, Edge city : Life on the new frontier, 1991)

## III) Les défis gigantesques

### 1) Les maux de l'étalement urbain

- Yves Boquet, dans Les États-Unis (2003), liste 5 maux :
  - o Dépendance à l'automobile => encombrement, smog, État doit limiter taxation carburant car automobile indispensable pour la pop
  - o Équipements urbains (câbles, canalisations) très coûteux car très étendus
  - o Difficulté de l'approvisionnement en eau → déficits hydriques considérables bassin du Colorado, assèchement Everglades en Floride
  - o Problèmes d'approvisionnement en énergie → phénomènes de black-out
  - o Expansion du bâti au détriment des terres agricoles

### 2) La ségrégation socio-spatiale

- Années 20 = arrivée massive de populations noires dans les villes pour trouver un emploi, qui provoque le départ des populations blanches vers les banlieues et cohabitation minorités dans les centres-villes "du communautarisme.
- Promoteurs contribuent à communautariser avec red lining : refus vendre à populat° autres que WASP dans certains secteurs sinon prix
- Les centres-villes ont subi une taudification et la faiblesse des taxes immobilières provoque la faillite de certaines villes (→ Cleveland en 1978) qui réduisent encore leurs dépenses en matière d'urbanisme et doivent emprunter sur les marchés financiers à des taux usuriers
- Cette crise financière s'accompagne de crises sociales avec des émeutes raciales (hot summers entre 1965 et 1967, Los Angeles en 1992 → Les émeutes de L.A. Résultent d'un conflit spatial l'ancienne minorité noir qui occupait le quartier et les nouvelles minorités (hispaniques, coréens) arrivées en masse, devenues majoritaires. 6 jours d'émeutes, 55 morts, nombreux bâtiments détruits.

### 3) Les ambitieuses opérations d'urbanisme lancées depuis les années 70

- Réponses viennent de rencontre entre les autorités municipales qui manquent d'argent et des promoteurs privés, voire des fondations philanthropiques, avec une volonté de gentryfication et de redensification des centres-villes

• En parallèle, campagnes contre la délinquance sont menées → élection Rudolph Giuliani en 1994 à la mairie de New York : tolérance zéro

- Réhabilitation : Arts districts, constructions de lofts dans zones industrielles désaffectées, nouveaux CBD : John Hancock Tower à Boston, Renaissance Center à Detroit avec investissements massifs de GM devient 1er complexe de bureau au monde.



# Villes et transports terrestres

## *Les grandes métropoles en Amérique Latine, miroirs du développement*

- Taux d'urbanisation en AL = 80% (2 fois plus important que l'Afrique et l'Asie), 90% d'ici 2050 (dès 2020 au Brésil).

- L'urbanisation est liée à 2 phénomènes : l'exode rural et le boom démographique.

- Mais densité = 30 hab./km<sup>2</sup> => coexistence d'espaces vides et d'espaces saturés.

PK : Miroir développement assez fort mais déséquilibré, inégalitaire => **miroir déformant** : problèmes se concentrent + dans métropoles qu'ailleurs

### I) Des grandes métropoles héritées de la colonisation touchées par le gigantisme à partir des 50s

1) Les héritages ; colonisation ibérique, insertion précoce commerce mondial : Hervé Théry : les villes du Brésil sont « nées mondialisées ».

#### 2) Rupture des 50s=7&0s

• 50s-70s : apogée de la croissance urbaine en raison du boom démographique (+ fort du monde en AL, près de 3%/an) et de l'exode rural. Afflux de la main d'œuvre vers des métropoles qui s'industrialisent fortement en raison de l'adoption de stratégies d'ISI.

#### 3) Depuis les 70s=80s, des évolutions plus contrastées

• Croissance ralentie (croissance plus faible que les petites et moyennes villes) en raison de la baisse de la fécondité et du développement de l'agrobusiness qui rend moins nécessaire les migrations vers les métropoles.

• Migrations interurbaines des villes vers les banlieues.

### II) Des grandes métropoles entre surdéveloppement et mal=développement : des miroirs déformants

1) La forte métropolisation est une preuve d'un développement avancé : les pays les plus développés en AL sont les plus urbanisés

#### 2) Les grandes métropoles sont des atouts dans la mondialisation

• Arrimage à l'AMM.

• Concentrations des fonctions économiques (aéroport Higienopolis de Sao Paulo), financières (bourses), politiques (capitales nationales ou régionales comme Caracas avec l'ALBA), culturelles (FSM à Porto Alegre).

#### 3) De graves déséquilibres

• Croissance urbaine anarchique, non planifiée, qui pose des problèmes à 3 échelles : bidonvilisation à l'échelle de la ville, « monstruopole » parasite à l'échelle de la région urbaine, macrocéphalie urbaine à l'échelle du pays.

### III) Des défis considérables

• Réhabilitation des quartiers pauvres et des bidonvilles : Nezahualcoyotl désormais municipalité, majorité hab dispose d'eau potable et élec

• La question des infrastructures et des risques : inondations, violence, eau → centre de Mexico s'est affaissé de 7 m...

• Absence de mixité : ségrégation spatiale.

# Villes et transports terrestres

## *Les grandes métropoles en Amérique Latine, miroirs du développement*

### Buenos Aires

#### I) Une mégapole à la tête d'un réseau urbain macrocéphalique

- **Poids démographique** : 15m d 'habitants, 1/3 population nationale, 4000 km<sup>2</sup>
- **Poids économique** : 45% PIB, profil industriel (2/3 PIB indus) et services (pôle financier propagat° crise argentine Uruguay, Para, 1er port)
- **Une croissance démographique ralentie** : rattrapage des villes de province (Cordoba, Rosario avec 1,5 m habitants environ).

#### II) Les facteurs de la macrocéphalie

- **Facteurs géographiques** : **triple interface** maritime, fluviale (Rio de Plata, Paraña), terrestre (Pampa grenier agricole) + site défensif espagnol.
- **Facteurs historiques** : capitale vice-royauté au 18e, capitale indépendance, dev chemin de fer, 1/3 immigrés eur se fixent à BA
- **Facteurs politiques** : pôle industriel sous le péronisme, aucune initiative pour désengorger BA, plan d'urbanisme mal appliqué.

#### III) Une morphologie urbaine radioconcentrique et anarchique

- **Le Centre historique** : **Cité coloniale** construite autour d'une place centrale selon un plan
- **L'extension de nouveaux quartiers depuis la fin du 19<sup>e</sup> avec augmentation migrants européens** : 2 quartiers (Barrio Norte au N et Boca au Sud), BA 2èmeville + étalée dans espace après Londres. Aménagement BA modèle parisien, immeubles haussmanniens volonté d'en faire le Paris de l'AL
- **Le développement de banlieues de plus en plus éloignées** : augmentation quartiers pauvres, quartiers economicos (nouveaux quartiers pour faire face au boom démographique), nord résidences pavillonnaires, gated communities.

#### IV) Les difficultés d'une métropole du TM

- **Insuffisances des infrastructures et problèmes d'équipement** : le métro, vétuste, ne couvre pas l'ensemble de la ville, 1/3 habitants n'avait pas accès à l'eau potable dans les 80's
- **Inégalités spatiales et sociales** : peu de bidonvilles, mais politiques de nettoyage des autorités qui ont repoussé les bidonvilles vers le Sud, renforçant les écarts de développement au sein de BA ; rapport entre les revenus de 1/15, deux fois supérieur à la moyenne mondiale.
- **Risques environnementaux** : inondations du Rio de Plata ont ravagé les quartiers sud à de nombreuses reprises.

**Conclusion** : BA présente le **visage paradoxal** d'une ville Belle Époque envahie par une ville du TM, qui s'est surtout étendue horizontalement.



# Villes et transports terrestres

## Les villes en Chine

**Forte urbanisation sous la RPC** (aujourd'hui taux d'urb = 51%). **Urbanisation = priorité du nouveau gvt** (enjeux démographiques, économiques, sociaux, environnementaux et politiques). **Réarticulations du territoire** autour des points nodaux que sont devenues les villes

### I) Des villes anciennes mais une urbanisation récente

#### 1) Des villes millénaires qui ont une histoire longue de plusieurs siècles

• **Centres administratifs et militaires avant tout**, jusqu'à l'ouverture forcée de la Chine : fonctions éco priment alors

**Shanghai** = centre commercial prospère du 19e (300 000 hab, commerce du coton)

#### 2) L'émergence de grandes métropoles le long du littoral avec l'arrivée des Occidentaux

- **Villes littorales** : dvpt de Shanghai (5m hab en 49) avec l'ouverture. Concessions étrangères dans la ville
- **Villes intérieures** : carrefours ferroviaires, exploitation minière, mais sinon pas d'essor, restent enclavées

#### 3) Le dvpt de l'urbanisation après l'établissement de la RPC

- **Essor des villes** (60 : taux d'urb = 20%) : ex de Baotou en Mongolie Intérieure (désenclavement ferroviaire + combinat sidérurgique)
- **Volonté de modifier la ville** : **rejet du littoral**, transformat° lieu de conso en **lieu de prod** (=> industrialisat°)
- **Sauf Pékin** symbole du PCC : gds travaux (agrandissement Tian'anmen, mausolée de Mao en 77, métro)

### II) Les réformes replacent villes au cœur des stratégies de dvpt : villes vitrines émergence chinoise, laboratoires Chine de demain

#### 1) Les villes, acteurs privilégiés du dvpt et de l'ouverture

- **Ouverture en 2 tps** : 80's : priorité = décollectivisations + ZES ; 90's : métropolisation et internationalisation, plus d'autonomie, tertiaire sup
- **3 gdes villes littorales émergent** :
  - o **Pékin** : 13m hab, peine à s'imposer autrement que par son statut de ville pol car au N de la Chine (retard)
  - o **HK** : 7m d'hab, centre éco, interface Chine/monde, ZES de Shenzhen (fin 70s) dans arrière-pays, étendue à l'ensemble du delta en 94
  - o **Shanghai** : 15m hab, centre éco et culturel du delta du Yangzi mais sans rayonnement national. Maintenant = vitrine de la Chine des réformes (T. Sanjuan : phare de la modernité) s'ouvre sous Jiang Zemin et Zhu Ronji pour concurrencer HK (ZES de Pudong en 90)

# Villes et transports terrestres

## Les villes en Chine

- **Villes de l'intérieur** : ouverture par les aéroports ou les frontières :
  - o **Baotou** : attire Allemands (Mercedes), Britanniques (mécanique), Singapouriens et Taïwanais (chimie, textile) en Mongolie intérieure
  - o **Urumqi** : connex° ferroviaire (59) => dvpt indus lourde puis textile. Sphère éco d'Asie centrale via l'aéroport
  - o **Chongqing** : municipalité de 30m hab dont 80% de ruraux, 4m en ville. 90s : décollage avec projet de désenclavement (devient municipalité de rang provincial, barrage des 3 Gorges, entreprises moteur)

### 2) Un paysage urbain en pleine mutation

- **Caractéristiques générales** : gentrificat°, tertiarisat°, verticalisat°, lieux d'internationalisation (aéroports, hôtels), " transports, périurbanisat°
- **Acteurs de la transformation** : contrôle de l'État + diversificat° acteurs (municipalités, soc de construct°, groupes d'investissement)
- **Évolut° du modèle** : HK n'est plus un modèle, adaptation de chaque ville :
  - o **Pékin** : spécialisation fonctionnelle (quartier olympique renouvelle N, CBD au S, administrat° à l'O), verticalisat°
  - o **Shanghai** : créat° d'infrastructures (ponts et tunnels pour désenclaver Pudong), verticalisat°, réalisat° de prestige (opéra, musée, nouveau CBD de Lujiazui), construct° de villes nouvelles

### 3) Quelle identité pour les villes chinoises ?

- **Vitrine des contradictions de l'ouverture** : destruct° du patrimoine et des habitats traditionnels (hutong de Pékin, lilong de Shanghai).
- **Modèle urbain chinois = réussite** : rapport BM « China urbanizes » : villes capables d'absorber afflux des migrants + pas de secteur informel

### III) Le revers d'un développement urbain accéléré : le lieu de tous les défis

- **Le défi démographique** : migrants clandestins (près de 140m) sans hukou (passeport intérieur), donc pas accès services sociaux, bidonvilles
- **Le défi social** : inégalités en hausse, ségrégation spatiale, chômage (officiellement 4%, probablement 9%)
- **Le défi environnemental** : pollution apparue avec soviétisation, problème ravitaillement en eau.

**La qualité de l'air, devenue source de préoccupation publique** : exemple de la ville d'Harbin en Mandchourie, avec un pic de pollution le 21 octobre 2011. Les autorités ont ordonné la fermeture de l'aéroport, usines et écoles : concentration de particules toxiques = 100 fois seuil préconisé par l'OMS. (1000 µm / m<sup>3</sup> ; OMS fixe à 10µ / m<sup>3</sup> pour les particules fines...)



# Villes et transports terrestres

## Villes et développement en Inde

### I) Les caractéristiques de l'urbanisation en Inde : une urbanisation ancienne et équilibrée

- **Urbanisation rapide à partir des 30s-40s** car transition démographique, exode rural, réfugiés pendant l'indépendance, industrie lourde, création des capitales d'États. Mais pas d'explosion urbaine au détriment des campagnes (Révolution Verte)
- **Armature urbaine relativement équilibrée**, pas de macrocéphalie mais déficit de petites villes pour encadrer villages

### II) Des villes indiennes en crise, qui cristallisent les problèmes éco et sociaux du pays

- **Des lieux de concentration de la pauvreté : bidonvilles** (28% en 2001)
- **Les défis majeurs du développement urbain** : question du logement (faillite de l'État, libéralisation dans les 90s), manque d'infrastructures et de services (eau, électricité, transports, pollution)
- **La politique des pouvoirs publics face à la crise urbaine** : 80s&90s : libéralisation (ONG, partenariats public/privé) mais mauvais résultats (manque de moyen, mauvaise gestion, spéculation foncière), déplacement de bidonvilles => segmentation sociale

### III) « L'Inde qui brille » : des pôles majeurs de dvpt, lieux de progrès et de modernité

- Les villes, pôles de développement du pays (2/3 PIB) :
  - o **Mumbai** : comptoir portugais, abri portuaire, proche régions riches. XIXème comm du coton. Diversification après WWI (grâce à Tata : auto, aéro). Après 70's ind de pointe (spatial, nucléaire, optique, techno villes satellites dans le Gujarat, Mahārāshtra (Pune), Madhya Pradesh (Indore). 2ème agglo, 1er centre éco (25% prod indu, 1er centre port (port de Jawarhalal Nehru 24ème mond), 1ère bourse (10ème mondiale mais 70% des transactions financières, sièges Tata, Reliance), culture (Bollywood).
  - o **Kolkata** : ville comptoir puis capitale Indes fin XVIIIème, port mais concurrence Bombay et Delhi devient capitale 1911. Affaiblie par partition, perd son arrière-pays + réfugiés du Pakistan oriental + gvt commu 60s. Retrouve dynamisme 90s avec NTIC, université, ZES, reste symbole de culture.
  - o **Delhi** : à l'époque en retrait, mais atout (plaine du Gange). Croissance > Bombay → dépasse : dynamisme, emploi public fort, agri (centre de la RV) = dvpt indus, NTIC, banque, présence FMN territoire le plus riche du pays : revenu/hab 2.5\* plus élevé que moyenne nationale
  - o **Bangalore** : capitale du Karnataka, dvpt précoce vers high-techs (parc scientifique Tata 20's, dev aéro, Texas Instrument en 1984) # capitale info : MO bon marché et qualifiée « Back to Bangalore » en 2001. Mais croissance anarchique, manque infra. Abrite : entreprises locales (Wipro), étrangers (Microsoft)
  - o **Hyderabad** : capitale Andhra Pradesh, essor mi&90's par parcs techno « HitecCity », 2002 Indian School Business (très bon MBA), Microsoft (1er centre de dvpt) « Cyberabad » + nanotech, énergie renouvelables. Avantage : infra sup (aéroport international, métro, route...) MAIS région pauvre peu irriguée

- **Les villes, symboles d'une modernité sociale** : lieux d'émancipation, de ruptures avec les traditions, lieux des classes moyennes (100m, moteurs de la croissance, mais impact négatif : Pavan K. Varma, La classe moyenne indienne ; Eve Charrin, L'Inde à l'assaut du monde : classes moyennes incarnent dvpt indiv qui se désintéresse des pauvres et de la soc : incarne inégalités, déconnectées des réalités soc, prédatrices)

# Villes et transports terrestres

## Villes et développement en Afrique

**40 % d'urbains en Afrique** : continent le moins urbanisé. Mais aussi celui qui a connu la + forte croissance urbaine depuis 50's

**Urbanisation à 2 visages**, même PK que dans le reste du TM : ville génère profonds dysfonctionnemT, mais aussi lieu de modernité

**Spécificité ville africaine** : pauvreté du nombre (pas de réelle CM ≠ Asie et AL), secteur informel très développé, lien ville campagne fort

### 1) L'Afrique a connu une urbanisation spectaculaire depuis les années 1950

#### 1) Une histoire urbaine méconnue : l'Afrique possède un riche passé urbain

- **Afrique du Nord** : remonte à l'Antiquité, avec Carthage, Alexandrie. Mais aussi civilisat° arabe : la médine = centre historique fortifiée avec dédales de rues, souk et mosquées.
- **Afrique du Sud** : moins important et plus tardif, mais empire du Ghana (11ème siècle), Éthiopie (Axoum), Zimbabwe ville pierres
- **La colonisation européenne modifie la géographie urbaine** : littoralisation, villes ports et fluviales se développent au détriment de l'intérieur

#### 2) Mais c'est à partir des 50s que l'Afrique connaît une forte urbanisat°, avec taux de croissance les + élevés du monde

- **Un rattrapage urbain rapide : 1950** : 14% de la pop, 3 villes millionnaires (Cap, Alexandrie, Johannesburg) 2010 : 40 % de la pop, 46 villes millionnaires. Aujourd'hui 3 villes mondiales : Lagos (10m), Le Caire (10m) et Kinshasa (8m)
- **Les phases de l'urbanisation** : 1er temps exode rural jusqu'aux 80's (10% pop Abidjan née à Abidjan seulement en 70), 2ème temps (80's) accroissement naturel des villes, avec pop bénéficiant des progrès dans la lutte contre la mortalité.
- **La ville, un espace attractif ≠ campagne** : refuge lors des conflits, lieu pour les études, vivier d'emploi, meilleure situation sanitaire, incarne la modernité face à l'autorité pesante de la tradition
- **Une caractéristique de l'Afrique** : l'intensité des relations villes/campagnes. Les campagnes ne se vident pas, car " démographique reste vigoureuse et aller-retour ville/campagne fréquent (travail saisonnier, solidarité familiale très forte). En outre, il n'y a pas de séparation nette entre ville et campagne (continuum)
- Toutefois **un ralentissement de la croissance urbaine en Afrique** : réservoir de ruraux, TD entamée plus tôt dans villes

#### 3) L'urbanisation se traduit aujourd'hui par une diversité des réseaux urbains en Afrique

- **Un phénomène inégalement réparti sur le continent** : Afrique Nord (urb ancienne) et Australe (industrialisat°) > Golfe Guinée (mise valeur colon poussée) > reste de l'Afrique (Sahel, Corne Afrique peuples nomades, Grands Lacs colo belge hostile villes)
- **Une armature urbaine diversifiée, qui n'est pas réduite à la seule macrocéphalie** : macrocéphale (40&50% de la pop vit dans la ville principale) Dakar (45%), Abidjan (40%) ; bicéphale (Cameroun avec Douala, port, et Yaoundé, capitale) ; polycéphale (AfS, Nigeria autour de Lagos, Ibadan, Kano, centres politiques des ≠ ethnies), corridor urbain (Maroc Tanger/Casablanca)

- **Aujourd'hui, la priorité est au rééquilibrage des réseaux urbains** : création capitale à l'intérieur (Abuja au Nigeria, Yamoussoukro en CI).



# Villes et transports terrestres

## Villes et développement en Afrique

II) Mais les villes africaines sont des villes en crise car elles n'ont pas su répondre aux besoins engendrés par l'explosion urbaine

1) Les villes africaines sont marquées par une forte dualité, de lourds contrastes

- **Forte dualité dans le paysage** : villes verticales (front de mer, CBD, beaux quartiers à côté) ≠ ville horizontale (basse, précaire)
- **Un héritage du passé** : colonisation (vieille ville = médina la Casbah d'Alger ≠ quartiers construits par colons), apartheid
- **Des héritages conservés** : nouveaux États, en voulant faire de la ville vecteur dvpt et modernité, ont augmenté dualité car les villes ont concentré les fonctions (port, politique, industrie et population s'entassant en pagaille). Gated communities en AFS

2) La grande ville africaine : un milieu difficile à vivre

Une dégradation des conditions de vie dans les 90's, avec effondrement économie de rente, PAS du FMI remise en quest° plans d'aménagement urbain

- **Se loger** : manque de logements sociaux (souvent accaparés par proches du pouvoir), tensions entre droit traditionnel de la terre et droit foncier de l'État quand les villes s'agrandissent, bidonvilles avec pénuries d'eau
- **Travailler** : industrie peu présente, souvent associées à politiques prestiges ( éléphants blancs ), emploi public avec PAS. Secteur informel gigantesque : d'après le BIT, en 2000, +60% emploi urbain informel en Afrique (petits métiers, PME, trafics...)
- **Se déplacer** : Lagos engorgée 2 vitesses, go slow ou hold up (jeunes délinquants monnayent traversée) ; motorisation faible et recours au privé (ou à pied)

3) Être citoyen en Afrique, c'est être confronté à de nombreux risques

- **Risques alimentaires et sanitaires** : augmentation prix nourriture 2008 : émeutes urbaines en Égypte, Cameroun et grande partie de l'Afrique occidentale car budget alimentation a pu représenter + 60% budget familles pauvres ; foyer du sida, choléra demeure avec problèmes d'eau et densité population
- **Risque environnemental** : inondat° avec ruissellemT eaux, amoncellemT ordures, vieilles voitures + carburant frelaté du Nigeria
- **Risque de violence, qui ne cesse de gagner du terrain** : capitale = enjeu de la guerre (Mogadiscio en Somalie), émeutes de la faim, violences anti immigrés (→ AFS), absence de pol urbain de sécurité (d'où agents privés), mafias (Lagos)
- **Autorités publiques impuissantes à gérer la croissance des villes** : clientélisme, manque moyens financiers, politiques de déguerpissement

# Villes et transports terrestres

## Villes et développement en Afrique

### III) Néanmoins, les villes en Afrique incarnent une modernité qui peut être facteur de développement

#### 1) À l'échelle du pays, les villes sont des lieux de développement

- **Indicateurs socio-économiques** > campagnes : taux de mortalité inférieur, scolarisation, équipements sanitaires + développés
- **Lieux de création des richesses** : zones franches, commerce : le marché occupe une place centrale en Afrique (marché Dantokpa à Cotonou = plus grand marché à ciel ouvert d'Afrique), enrichissement femmes d'affaires : « Nana Benz » au Togo
- **Lieux d'accès à l'extérieur** : diasporas, réseaux migratoires, essor des cybercafés

#### 2) Les villes sont le lieu de modernité par excellence

- **Lieux de rupture avec la société traditionnelle** : nouveaux codes sociaux, langage, émancipation, rêve d'élévation
- **Lieux d'innovation culturelle** : nouvelles langues (le sango, idiome commun pour les transactions commerciales après l'indépendance de la RCA, s'est développé à Bangui puis est devenu langue officielle ; « nouchi » = argot ivoirien), musique (rap nigérian), succès églises évangéliques, nouvelles habitudes alimentaires (le riz supplante les céréales traditionnelles)

#### 3) Les villes dynamisent les campagnes et apportent la modernité

- **Villes augmentent budget de l'État**, redistribué dans campagnes : 50% recette CI provient d'Abidjan, qui ne reçoit que 25% investissements
- **Flux monétaires ville/campagne intenses** : familles maliennes de la région de Kayes
- **Diffusion des NTIC vers les campagnes** : téléphonie mobile, villes point de départ de campagne de prévention sanitaire...

### Conclusion

On a souvent une vision catastrophique des villes africaines, comme celles du TM : monstres urbains à la croissance anarchique. Mais **Alain Dubresson souligne que la ville en Afrique en soi n'est ni un facteur de non développement ni un facteur de développement en elle-même** Elle est un facteur de développement si les acteurs sociaux investissent dans les infrastructures et assurent leurs rôles défis des politiques urbaines majeur pour l'Afrique.

# Villes et transports terrestres

## *Transports, territoires et mondialisation sur le continent américain*

### I) Les transports sont un ressort déterminant de l'attractivité et de la compétitivité des territoires

#### 1) Rôle fondamental dans l'occupation et la structuration du continent am, perçu comme un continent neuf

- **Certaines contraintes** : géographiques, historiques (colonisation, frontières fixées tardivement), économiques (manque de rentabilité)
- **Rôle clé dans le peuplement** : voie d'eau (Mississippi), chemin de fer (transcontinentaux), route (Transamazonienne, 70s)
- **À l'origine de la mise en valeur des territoires** : voie d'eau, chemin de fer (Homestead Act en 1862 ; Brésil : culture du café dans l'État de Sao Paulo), route (Amazonie ; route 128 près de Boston), conduites (42% du transport au Canada)

#### 2) Transports ont cherché à s'adapter à la nouvelle donne pr permettre le dvpt de l'attractivité du territoire

- **L'importance des transports a conduit les États à soutenir des politiques privilégiant la modernisation des transports** : volet défensif (soutien : Amtrack et Conrail), puis offensif (dérégulation, privatisation, grande vitesse, ZF : Colon et Balboa au Panama)
- **Les entreprises ont cherché des progrès organisationnels dans les transports** : conteneur, organisation en « hubs and spokes », externalisation du transport maritime (pavillon de complaisance), ports secs
- **Les particuliers font pression pour l'amélioration des moyens de transport** dans le cadre des migrations pendulaires et du tourisme

#### 3) Cette action des transports s'est effectuée de manière différente selon les États

- **Amérique du N ≠ AL** : voie fluviale (peuplement, mise en valeur / exploration, conflits), chemin de fer (quadrillage / drainage)
- **Différence Amérique continentale / Amérique insulaire** : transports aérien et maritime primordiaux pour les îles

### II) Les transports, vecteur d'intégration régionale et de coopération, sont en même temps sources de tensions entre les territoires : préoccupation constante des États et révélateurs des grands enjeux de la mondialisation

#### 1) Enjeu géoéconomique important

- **Les acteurs américains des services de transport** : FedEx dans le transport aérien, Maruba ou CSAV dans le transport maritime
- **Les industries américaines liées aux transports** : industrie automobile, sidérurgie pour le chemin de fer (Bombardier), construction aéronautique (Boeing), construction navale (filiale Transpetro de Petrobras au Brésil)

# Villes et transports terrestres

## *Transports, territoires et mondialisation sur le continent américain*

### 2) Enjeu géopolitique considérable

- **Des transports vecteurs de l'intégration régionale** : élément d'extension de l'influence nationale (USA avec le canal de Panama) et de connexion entre les territoires (voie d'eau pour l'ALENA, projets IIRSA du Brésil)
- **Bi-océanité = atout majeur** pour éviter l'enclavement : construction du canal de Panama (aujourd'hui concurrencé)

### 3) Les transports sont au cœur des défis que doit relever la mondialisation

- **Question du développement durable** : oléoduc Keystone, projet de Chavez de créer un gazoduc Venezuela Buenos Aires
- **Question de la gouvernance mondiale** : organismes internationaux chargés d'assurer certaines normes (OMI, OACI)

## III) Les transports reflètent les inégalités des l'organisation du territoire américain dans la mondialisation et contribuent à la création de centres=périphéries à différentes échelles

### 1) À l'échelle continentale et nationale

- **3 types de territoires** : **régions centres** (grandes métropoles), **régions de passages** (espaces frontaliers), **régions périphériques** (périphéries en cours d'intégration ou périphéries marginalisées)

### 2) À l'échelle locale de la ville

- **Les transports permettent ou non l'émergence d'une ville à échelle mondiale** : cas de Mexico (macrocéphalie écrasante, absence de branchement sur la mer et de centres de commandement)
- **L'Amérique Latine est à la pointe des systèmes de transports urbains** en raison d'un retour d'investissements publics massifs : Colombie avec le Transmilenio à Bogota et le Metrocable à Medellin



# Villes et transports terrestres

## *Mobilité, transports et aménagement des territoires dans l'UE*

Secteur des transports = 7% du PIB communautaire et 12m d'emplois

### I) Des aménagements concertés qui organisent et polarisent les territoires de l'UE en s'appuyant sur les transports

#### 1. Un contexte particulier : la croissance de la mobilité depuis la fin de la 2° GM

- **Évolutions politiques et institutionnelles** : Dvpt de la libre circulation avec construction eur, fin du rideau de fer, l'euro
- **Évolutions socio-économiques** : multiplication des échanges intra et extracommunautaires, des flux humains, flux tendus
- **Évolutions technologiques** : LGV, tubes, maîtrise de contraintes physiques avec ponts et tunnels

#### 2. Un espace eur structuré par de grands axes de circulation qui contribuent à une hiérarchisation du territoire

- **La région parisienne, région urbaine polarisée et renforcée par l'intégration ds l'UE**
- **Nord-Pas-de-Calais, l'essor de la multi modalité dans une région transfrontalière** : Euro région avec le Kent et la Wallonie, plateforme de Dourges. Projet Seine Nord Europe pour percer un canal qui relie la Seine à l'artère rhénane
- **Les fleuves, moteurs de l'intégration européenne** : Rhin et Danube
- **La fin des « Finistère »** : Bretagne, régions occidentales de l'ancien bloc communiste, reconnexion des 2 rives de la Baltique
- **L'outre-mer, espace aux marges de l'Europe**

### II) Les territoires eur sont irrigués par des mobilités à ≠ échelles dont les logiques d'aménagement peuvent être contradictoires

#### 1. Des acteurs nombreux aux intérêts divers

- **Des acteurs passifs** : poids des héritages (réseaux conçus dans un cadre national) et des contraintes géographiques
- **Des acteurs actifs à plusieurs échelles** :
  - o **UE** : actions concrètes à partir de Maastricht avec le 1er livre blanc. 4 grands objectifs : corridors multimodaux à priorité fret ; réseau rapide pr voyageurs ; améliorer condit° de circulat° ; gd infrastructures (Lyon Turin). 2011 : 3° livre blanc, objectifs à l'horizon 2050, notamment contre dépendance au pétrole
  - o **EN** : ex de la France : pol active à partir de la 5°Rep avec transport aérien, privatisation des autoroutes et création de ZIP
  - o **Collectivités territoriales** : communautés urbaines, transports urbains
  - o **Usagers** : pression pr transports collectifs, pistes cyclables, flux de transports pr les touristes

# Villes et transports terrestres

## *Mobilité, transports et aménagement des territoires dans l'UE*

### 2. L'affrontement entre logique marchande et logique d'équité territoriale

- **Vers une concentration du trafic sur les axes les plus fréquentés** + « effet tunnel »
- **Un espace européen organisé selon un schéma centre/périphérie**
- **La nécessité d'une véritable pol communautaire d'aménagement du territoire** : Voit le jour avec l'entrée du RU (FEDER en 75). Ms début d'1 vrai pol en 99, avec adopt° du SDEC (Schéma Directeur de l'Espace Communautaire), feuille de route pr les États, pr arriver à une Eur polycentrique, avec des euro corridors (pôles alternatifs le long d'axes de transport). Manque de moyens institutionnels et financiers.

### III) De nouveaux enjeux apparaissent, qui conduisent à repenser certains aménagements et à revoir le rôle dévolu aux transports

#### 1. Le ménagement des territoires : environnement et développement durable

- **Le dvpt durable, une nécessité globale** : 1ère conf de l'ONU sur le thème en Europe (Stockholm, 72), objectif général de l'UE depuis le traité d'Amsterdam (1997), différents programmes comme Natura 2000
- **Qui affecte directement les transports** : Inconvénients du camion, pourtant 1er mode de transport de marchandises en Eur. Alternatives : voies maritimes, fluviales, ferroutage. Thème des autoroutes de la mer (Bilbao Zeebrugge, 2007), voie Lyon-Turin pour éviter le goulet d'étranglement alpin, tunnels souterrains en projet (Swiss Cargo Tube)

#### 2. Les limites des transports comme outil efficace d'aménagement des territoires

- **L'effet tunnel conduit à des inégalités territoriales de plus en plus fortes** : Existe pour le TGV, lignes passent sans créer de dynamiques, mais fragmentent le territoire et renforcent la métropolisation.
- **La congestion du centre menace l'UE d'apoplexie** : Phénomènes de congestion, de saturation qui peuvent à terme menacer la compétitivité, avec goulets d'étranglement.
- **Le coût financier est un problème fondamental** : Idée du pollueur payeur (mise en place par la Suisse, à l'étude dans d'autres villes), appel au financement privé (mais conséquence : territoire à deux vitesses avec logique comptable.)

# Villes et transports terrestres

## *Transports, mobilités et espaces en Afrique*

Retard au niveau des infrastructures de transports, d'où la position périphérique de l'Afrique dans la mondialisation. Continent mobile. **Les transports sont la clé de la structuration des espaces et de la régionalisation, et donc du développement**

### I) Des transports qui sont le reflet d'un mal développement et qui peuvent freiner les mobilités

#### • Des transports source de surcoûts :

o Caractéristiques du **trafic maritime** = handicap : raisons techniques (ports pas adaptés aux porte-conteneurs, délais), financières (navires repartent souvent à vide, ports par sur les lignes régulières), sécuritaires (piraterie, instabilité)

o **Difficultés des transports continentaux** : faiblesse des réseaux (héritage colonial), lenteur et dangerosité des cheminements

#### • Des obstacles qui peuvent accentuer le cloisonnement des mobilités :

o Obstacles **physiques** : relief, eau (fleuves à traverser), végétation

o Obstacles **politiques** : insécurité (→ crise ivoirienne), frontières étatiques

### II) Pourtant, efforts de modernisation permettent une recomposition des territoires grâce à de nouvelles dynamiques spatiales

#### • Les différentes actions :

o **Politique portuaire** : modernisation (« thermalisation ») et privatisation (70% d'intérêts privés) des ports, puis modernisation et privatisation des transports continentaux (importance de l'hinterland)

o **Priorité routière** : aide des bailleurs de fonds multilatéraux (BM, UE) pour rénover réseau routier mais problème des traversées urbaines (congestion) et des crues qui emportent les ponts (→ Kayes entre Dakar et Bamako en 2009)

o **Regain de la voie ferrée** : grandes lignes (mais concentration des moyens que sur des tronçons), trains régionaux (→ ligne Johannesburg Pretoria en Afrique du Sud), trains urbains (lutte contre la congestion → Abidjan en 2013)

o **Vers l'intégration aérienne ?** Afrique = nouvel eldorado pour les grandes compagnies étrangères et les compagnies africaines (South African Airways, Ethiopian Airlines ; lowcost : Air Arabia, FastJet)

#### • Les différents acteurs :

o Acteurs privés :

- **Acteurs maritimes** : acteurs historiques européens (Maersk, MSC, CMA&CGM, Bolloré, Delmas), nouveaux acteurs (DPW à Dakar, Cosco au Nigéria, Portek International au Gabon). Cas de Djibouti

- **Intérêt de ces acteurs dans la privatisation ferroviaire** : Bolloré au Cameroun et en Côte d'Ivoire

- **Entreprises ayant recours aux transporteurs** : Bayer choisit le port d'Annaba et non les ports tunisiens

o **Acteurs institutionnels** : États (déréglementation et privatisation), bailleurs de fonds étrangers (FMI, BM), organisations régionales (→ Cameroun : rénovation des axes vers le Tchad et le Congo, projet de corridor Cameroun-RCA-RDC)



# Villes et transports terrestres

## Transports, mobilités et espaces en Afrique

- La structuration de l'espace :

o Inertie : anciennes métropoles coloniales privilégiées malgré essor du commerce avec Asie et AL, liaisons N/S mais pas E/O, choix des corridors par défaut (éviter les problèmes et non rechercher l'efficacité)

o Émergence de quelques sous-régions : corridors de développement (→ « Maputo développent corridor » en 1996 ; financement de 8 projets par l'UE), façades portuaires (→ Maroc-Égypte, Afrique-du Sud)

### III) Structuration de l'espace n'est pas seulement induite par les transports mais aussi par les pratiques spatiales des populations

- Les grands flux actuels de mobilité :

- o Flux entre États :

→ Flux vers pays développés : vers l'Europe notamment, puis l'Amérique du N (Maghreb = principal pôle d'émigration jusqu'aux 80s, devenu espace de transit pour l'émigration subsaharienne). Flux « en raison de la « croissance démographique de l'Afrique

→ Flux S/S (plus intenses : x10) : vers Moyen-Orient, Égypte, Afrique du Sud, États attractifs après l'indépendance (Côte d'Ivoire, Ghana, Kenya, Tanzanie), espaces servant de refuge lors de conflits (Djibouti, Zaïre), espaces à proximité d'un pôle développé (villes du Sahara, aux marges de l'Afrique du Nord et donc de l'Europe)

→ Flux en provenance de l'extérieur : personnel (de FMN, d'ONG...), colonies de peuplement, diasporas (palestinienne, syro-libanaise, indo-pakistanaise), touristes, « rétro migration » (→ région du Tadla au Maroc)

- o Flux à l'intérieur des États : déplacement forcé (par un régime autoritaire, réfugiés), front pionnier (Afrique de l'Ouest), exode rural

- o Conséquences sur l'Afrique des pleins (littoraux, grandes vallées fluviales) et des vides (déserts, certaines vallées fluviales)

- Des facteurs multiples :

- o Facteurs répulsifs : contrainte démographique, difficultés éco, bouleversements politiques, problèmes climatiques (Sahel)

- o Facteurs attractifs : richesse (N), recherche de complémentarités démographiques et éco (UE), facteur politique

- Des retombées importantes pour l'Afrique :

- o Avantages à court terme : décompression démographique, formation de main d'œuvre, remises (21,5M\$ en Afrique subsaharienne, 10% du PIB marocain, 26% du Libéria, 38% de l'Érythrée)

- o Mais en même temps une somme d'effets pervers : destruction de la vie agricole traditionnelle, stimulation de la conso des biens importés et donc " dépendance, irrégularité des revenus liés à l'étranger, mauvaise utilisation des remises, perte de capital humain

# Villes et transports terrestres

## Exemples de villes : Paris et Londres au début du XXIème siècle

### Introduction

- Deux villes construites par l'empire romain, près de fleuves. Capitales de nations souvent ennemies.
- 2012 : Londres remporte les JO sur Paris. Londres a-t'il pris définitivement l'ascendant sur Paris ?

### I. Londres et Paris partagent des préoccupations et des visages communs début XXIème.

#### A. Capitales au cœur de l'Europe et au cœur du monde

Appartiennent à mégalopole européenne, reliées entre elles (Eurostar) et au monde, aéroports, grandes bourses.

#### B. Toutes deux préoccupées par la peur du déclassement

Les métropoles du Nord craignent face à l'essor des métropoles du Sud # équipements contre cette peur.

#### C. Et par des enjeux sociaux semblables.

Logement, sécurité, problèmes communs (dev durable, gestion de l'eau).

### II. Londres et Paris demeurent des villes différentes au début du XXIème siècle

#### A. Villes à vocation différente

- **Londres** : vocation de place financière d'envergure mondiale, Tamise accorde encore une fonction portuaire à Londres.
- **Paris** : rayonnement plus culturel. Plus grand rayonnement diplomatique (siège de l'UNESCO). France : 3ème destination touristique mondiale (notamment grâce à Paris).

#### B. Organisations spatiales différentes

- **Cœur historique commun** : Londres autour du Westminster.
- **Différences** : quartier des affaires relégué extra-muros à Paris (la Défense) ≠ Londres. Arrangement urbain différent, réhabilitation des docks à Londres (Canary Wharf, nouveau CBD), construction verticale.

### III. Ces différences entre ces deux métropoles peuvent entraîner des recompositions.

#### A. Villes-fantômes, villes-musées ?

#### B. Londres ne va-t-elle pas vers un nouveau dynamisme ?

- **Londres continue d'attirer** : cosmopolitisme, perspectives d'études, de réussite # JO, Jubilé # ville star. Eco : construction d'un corridor de dev Londres embouchure de la Tamise. Limites : mais City risque d'être déclassée, ségrégation.

#### C. Le Grand Paris (Christian Blanc), un projet prometteur ?

- **Développement transports** : construction d'une double boucle (métro automatique pour réunir les grands pôles éco d'IdF, relier les 2 aéroports, intégrer l'Est de la région parisienne). Devrait coûter 30MM d'euros.
  - **Programme porté par l'État** : entre en concurrence avec programmes municipaux (programme Paris, ville métropole, par exemple => fondé sur le renforcement de la coopération avec les villes voisines).
  - **Limites** : depuis la Commune, peur de donner à Paris trop d'autonomie.

# Villes et transports terrestres


## Exemples de villes : Lagos

→ 10,5 millions d'hab, problèmes énormes : embouteillages, criminalités, mais réaménagement marche. Ville d'immigration (+ 400&600k/an).

### A. Les problèmes de Lagos.

- **Les go-slow** : embouteillages not entre l'île du centre et les quartiers populaires, parfois pendant des heures.
- **Une cité des « bad boys »** : le chanteur Fela Kuti, à propos de sa ville natale, « Suffering and Smiling ». Énergie incroyable, dualité, porte du Nigeria sur le monde, mais repaire de pauvreté.
- **Une ville délaissée** : transfert pouvoir fédéral à Abuja en 91 → délaissée.

### B. Vers un nouveau Lagos : le programme Kick Against Indiscipline

- **criminalité** : bastonnade délinquants, destruction commerces illégaux → restaurants, cinémas ouvrent.
- **Plan de dev des 9 quartiers** : création ε légale de proximité, attachement au quartier.
- **Réaménagement** : marché d'Oluwele, satisfait les commerçants (pas trop cher, nettement plus propre, droit, vol ). Construction de logements pour commerçants à proximité → pas de pb transport.
- **Espaces verts** : Freedom Park sur ex prison coloniale → promenade et mémoire. Gazon le long des autoroutes.
- **Transports** : voies réservées au Bus Rapid Transit, fréquence élevée → succès (400k/jour empruntent ligne principale) → 2x cher et 2x + rapide. Ligne de train express en construction. Le tout fait par les chinois

### C. Les défis du nouveau Lagos.

- **Approvisionnement en électricité** : PME ne peuvent grandir quand même quartiers riches n'ont que 6h d'électricité/jour. Beaucoup vont au Ghana, car meilleure électricité.

## Exemples de villes : New York et Los Angeles

**2 plus grandes villes US** (21/17M), à 5k km → diversité US (consonance anglaise, hispanique). Rivalité montante, mais ne sont-elles pas deux faces complémentaires de l'identité et de la puissance américaine.

### I. Deux villes américaines à l'identité bien distincte.

#### A. Par leur origine.

**New York** : ville coloniale, fondée par Hollandais début XVIIème (New Dam), porte immigration eu, 1ère ville US depuis longtemps. Dev XIXème port et ind manufacturière.

**Los Angeles** : ville pionnière. 1er essor avec le boom du pétrole en 1890.

#### B. Par leur site et leur organisation urbaine.

**NY** : presqu'île, fond d'estuaire, entre Hudson et East River. Position de défense efficace. 5 boroughs en cercles.

**LA** : plaine côtière ouverte, région urbaine de 150\*100 (urban sprawl), autoroutes interurbaines (1k dans toute l'agglomération), multiples centres (LA Dtown, Burbank, Pasadena, Hollywood, Santa Monica, Long Beach, Beverly Hills) → modèle de dev « suburbain » (2/3 de logements pavillonnaires, 1/3 NE). Cf Mike Davis.



# Villes et transports terrestres

## Exemples de villes : New York et Los Angeles

### C. Par leur population.

**NY** : ville plus WASP, mais très cosmopolite et européanisée, quartiers noirs (Harlem).

**LA** : moins peuplée. Mégalopole San-San en formation. Plus latino (2005, hispanique maire : Antonio Villaraigosa).

### II. Deux métropoles au fort rayonnement.

#### A. Deux métropoles économiques de poids.

**NY** : postind, finance, ingénierie, conseil, culture, édition, tourisme. 1/3 > 25 ans bac ou +, 2k Mds de PUB

**LA** : ind récente, bcp de PME liées par des accords de sous-traitance, solidarité technique et financière → dualité de l'emploi (cadres de haut niveau et ouvriers mal payés). Port de LA/LongB (3ème mondial conteneurs), pétrole, high-tech, entertainment d'Hollywood.

#### B. Deux métropoles d'influence culturelle majeure.

**NY** : influences Eu, US dans litt, musique, cinéma (Woody Allen), intellectuelle (édition, presse, formation), d'artistes (Met, MNH, MoMA, Guggenheim, Brooklyn Museum, Queens Museum of Art).

**LA**: Hollywood, Disneyland, Universal Studios. NY berceau cinéma US (Paramount dans Queens). Architecture (FLW). Musées (Getty Center, MOCA). Peintures murales. Gangster Rap.

#### C. Des aires de rayonnement différentes toutefois.

**NY** : la « ville-monde » :  $\phi$  de commandement, tournée vers l'ext (4 jours vers Rotterdam), Grands Lacs, Mainstreet, réseau de transport dense, centre mégalopole.

**LA** : manque  $\phi$  de commandement, 2 JO (32, 84), Hollywood, présidents (Johnson, Reagan), rayonnement régional (Mexamérique), zone Pacifique.

### III. Deux villes rivales ou complémentaires.

#### A. Deux villes devenues rivales.

**De nouveaux rapports de force** : dynamisme démo, héliotropisme alors que la Rust" Belt" décline. LA et Californie apparaissent comme le « nouveau front du dev éco et de la philosophie politique » (L. Sawers, WK. Tabbs). **Des permanences** : perte d'hab depuis 90's → bulle internet, NY remonte (Silicon valley, quaternaire, dev culturel : télévision, cinéma, mass media).

#### B. Mais des enjeux comparables.

**L'aménagement urbain** : reconquête centres villes par résidences privées, loisirs, requalification water fonts, gentrification des anciens quartiers (Harlem, Dtown LA : rénovation bibli Art Deco, Walt Disney Concert Hall, cathédrale Notre-Dame des Arts de Rafael Moneo, institutions culturelles). **Communautarisme** : 40% Hispaniques à LA, ghettos noirs à NY → montée violent. Guerre des gangs 70-90's NY jusqu'à l'arrivée de Giuliani. De même LA depuis le milieu des 1990. Les enjeux environnements : pollution grave

#### C. Deux villes qui se complètent pour nourrir la puissance du pays.

**NY** : héritage ancien, capitale de la finance, de la mode, de la ville intellectuelle, symbole du capitalisme triomphant, ébranlée par les subprimes, détient le soft-power, Wton le hard.

**LA** : ville neuve, architecture et urbanisme postmoderne, pétrole et cinéma, port tourné vers l'Asie et le Mexique. Hard-power : UCLA reçoit les crédits de recherche pour le CMI.

**Deux ambiances, deux cultures, deux Amériques** Rivales après 45, atouts différents, mais complémentarité à l'heure où les États-Unis sont menacés.

# Villes et transports terrestres

## Exemples de villes : Shanghai

### I- L'histoire de Shanghai :

Port modeste à l'origine. Mais guerres de l'opium (traité de Nankin 1842) → port ouvert à la présence étrangère (RU, France, USA, puis Japon après 1895) → développement éco (jeu, opium et prostitution), Shanghai baptisée « le plus grand bordel du monde ». La ville est façonnée par une des influences culturelles diverses. Le PCC est créé à Shanghai en 1921

Après 1949 elle est considérée comme le symbole du capitalisme étranger et ne sera revalorisée qu'avec les réformes de Deng Xiaoping : elle redevient un centre économique de première importance au début des 90s. Elle est choisie pour abriter l'exposition universelle de 2010 (c'est la première fois depuis 151 ans qu'une ville d'un pays en développement est choisie pour ça).

### II- Organisation spatiale :

Shanghai a le statut de province compte 20 millions d'habitants est située sur la rivière Huangpu et se compose de deux parties, Puxi et Pudong. Le paysage urbain se transforme rapidement. Les autorités chinoises souhaitent organiser Shanghai de manière à en faire la première ville globale chinoise.

### III- Pudong :

2 500 000 habitants, le "Manhattan de Shanghai" (quartier du Bund avec la bourse). En 1992, le gouvernement chinois décide d'ouvrir une ZES à Pudong → essor d'un grand quartier d'affaires, 7 000 sociétés et 1,5 million de Chinois s'y établissent. Croissance économique = 17% /an début 2000s. Édifices symboles de l'essor économique chinois : la Perle de l'Orient (tour) et le Shanghai Center (127 étages en 2013). Aéroport relié à la ville par le train le plus rapide du monde, le Transrapid (430 km/h).

### IV- Le port de Shanghai :

Shanghai est le 1er port du monde mais complètement engorgé (croissance annuelle de son trafic de 30%). 18 millions de conteneurs en 2005. Ne pouvant plus s'étendre, il fut décidé de construire un nouveau port en eau profonde sur les îles Yangshan, relié à Shanghai par le pont de Donghai (32,5 kms). 20% des exportations chinoises transite par le port de Shanghai.

### V- Le poids économique de Shanghai en chiffres :

PIB = \$110 milliards Une nouvelle société à capitaux étrangers s'établit toutes les 26 minutes à Shanghai 4000 buildings soit le double de New York.

## Exemples de villes : Bombay

L'agglomération s'étend sur plus de 60 km du sud au Nord. Fin 70s : crise urbaine pousse à la création de Navi Mumbai, ville jumelle (plus grande ville nouvelle planifiée dans le monde) de l'autre côté de la Thane Creek. Mais seulement 300 000 habitants alors que 2M espérés : l'extension de Bombay s'est surtout faite vers le Nord (zones industrielles à 30km du centre, zone franche, nouveau centre d'affaires ultramoderne de Bandra Kurla). Le bidonville de Dharavi s'est ainsi retrouvé coincé à un emplacement stratégique et concentre donc les convoitises des autorités et de promoteurs privés : mis en vente en 2007 pour être transformée en banlieue chic (volonté de moderniser) mais résistance des habitants actuels. Zone franche de Santa Cruz, spécialisée dans la joaillerie et l'électronique, très dynamique.

## Exemples de villes : Hyderabad

« Hite-City » permise par politique dans infrastructures (aéroport international, métro aérien) et soutien de la diaspora. Création en 2002 de l'Indian School of Business. Devient « Cyberabad » après la décision de Microsoft d'établir son premier centre de développement en dehors des USA. Multiplication des parcs industriels dans les biotechnologies et énergies renouvelables.



# Villes et transports terrestres

## Exemples de villes : Hong-Kong

Hong Kong est baignée par la mer de Chine méridionale et jouxte la province du Guangdong au nord. Région administrative spéciale (avec Macao). 7 millions d'habitants. La ville la plus riche de Chine → pôle financier et commercial d'envergure mondiale.

I. Géographie : Hong Kong se trouve à l'extrémité sud-est du delta de la rivière des Perles (Xi jiang). La région du delta comprend

Canton et Shenzhen et est une des plus peuplées et riches de Chine La ville de Shenzhen a connu un boom incroyable. L'île de Hong Kong au sud a été la première région colonisée par les Anglais C'est le cœur politique et économique de la région

II. Histoire :

→ colonisation anglaise : position stratégique devant le delta de la rivière des Perles, à la sortie de Canton, seule ville de Chine alors autorisée au commerce avec les étrangers. Port en eaux profondes. Donc le RU occupe l'île lors de la Première guerre de l'opium de 1839 à 1842. Par le traité de Nankin la Chine la cède officiellement et pour toujours, au Royaume Uni qui en fait une base commerciale stratégique Hong Kong s'agrandit à l'issue de la seconde guerre de l'opium (1856&60). En 1898, Allemagne, France et Russie acquièrent des droits sur différents territoires chinois. Par réaction, le Royaume-Uni agrandit sa colonie de Hong Kong. Un bail de 99 ans sur des zones adjacentes est signé, le territoire s'agrandit grandement.

→ pendant la guerre froide : croissance démographique (afflux de réfugiés en 1949) et essor économique à partir des 60s, d'abord fondé sur le textile, puis la finance à partir des 70s. En 1979, Deng Xiaoping décide de l'ouverture d'une zone économique spéciale : Shenzhen.

→ rétrocession à la Chine : Hong Kong est revenu à la Chine en 1997. L'île de Hongkong et la presqu'île de Kowloon, cédées à perpétuité au RU, auraient pu rester anglaises. Mais l'aménagement du territoire de Hong Kong rend cela impossible. Rétrocession sous certaines conditions politiques (maintien législation et du mode de vie pendant 50 ans).

IV. Économie : Hong Kong est le 3ème centre financier au monde et le 8ème port mondial (tonnage cargo).

V. Shenzhen : 1ère ZEE en 1979, dépend du Guangdong (village au début). Dvlp → re-délocalisation des activités polluantes ou à faible VA. Métro-Shenzhen-HK, flux quotidiens de travailleurs. 10 millions hbts.

## Exemples de villes : Bangalore

Symbole du dynamisme du Sud dravidien. Politique volontariste de l'État dans le secteur aéronautique : installation de l'entreprise publique Hindustan Aircraft fin 40s, centres de recherche. Essor 90s : devient la capitale des services informatiques (PME dynamiques comme Wipro, Infosys et FMN comme HP). « Back to Bangalore » = retour d'informaticiens indiens de la Silicon Valley Boom des centres d'appels dans 90s, offshoring et sous-traitance de services informatiques pour FMN aujourd'hui : sous-traitance de la comptabilité et des analyses de données financière. Va jusqu'à la délocalisation de la R&D (HP en 2002). Mais problèmes d'infrastructures des routes, aéroport, électricité.

## Exemples de villes : La défense

Fondé dans les années 1970-80. Par rapport à la City de Londres (finance, banque), la Défense est beaucoup plus polyvalente. Services de hautes technologies. En termes de sièges sociaux de FMN. Sur les 50 premières FMN mondiales, 15 ont le siège à la défense 2500 entreprises à la défense. 150.000 emplois et 6/10 de cadres. Densité extrêmement importante de cadres 3 millions de km2 de bureaux Allianz, BNP, American Express). Data system, Oracle, Thales Com... Tour Total.

# Villes et transports terrestres

## Exemples dans les transports

**Keytone-XL au Canada**, un oléoduc de 2700km dont les plans sont ceux de la compagnie Trans Canada reliant les gisements d'Alberta aux raffineries d'Oklahoma pour un coup de 7 milliards de \$. Vives tensions entre le président Obama qui a signé un acte de rejet du pipeline et les Républicains qui tentent de lui forcer la main ; Lobby pétrolier +++

**Easyjet** : Compagnie aérienne britannique. 4e cie euro en termes de passagers (derrière Lufthansa, Ryan air, Air France). Siège dans le paradis fiscal de Jersey (île anglo-normande dans la Manche) Création : 1995. 3500 employés. Flotte : 211 Airbus A320A transporté 54,5M de passagers en 2011

Stratégie : opère depuis les gds aéroports internationaux (Roissy, Barcelona El Prat), tout à la carte, tarifs < 40% que concurrents pour ppales villes euro desservies

L'Iniciativa "para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) est une initiative proposée par la Banque interaméricaine de développement (BID) et la Corporación Andina de Fomento (CAF) au sommet de Brasilia d'août 2000. Deux exemples d'axes : l'axe andin (Bolivie, Colombie, Équateur, Pérou et Venezuela) et l'axe interocéanique central (Bolivie, Brésil, Chili, Paraguay et Pérou)

## UE

**Transports**. But = intégration des territoires. **1994** = Tunnel sous la Manche **2000** = pont de l'Oresund (Copenhague Malmö). **2001** = Livre Blanc des transports en 2001 « UE est menacée d'apoplexie au centre et de paralysie aux extrémités ». 2008- Rail Baltica = Varsovie Kaunas Riga Tallin Helsinki

La voie ferroviaire **Rail-Baltica** est l'un des projets prioritaires du Réseau transeuropéen de transport (TEN&T) de l'Union européenne. Le projet a pour objectif de relier la Finlande, les Pays baltes et la Pologne et d'améliorer les liaisons entre l'Europe occidentale et l'Europe orientale. Il s'agit d'avoir une voie ferrée de Tallinn (Estonie) à Varsovie en (Pologne), en passant par Riga (Lettonie) et Kaunas (Lituanie). Il contournera l'Oblast de Kaliningrad (Russie) et Hrodna (Biélorussie) où passaient les deux voies ferrées historiques entre la Pologne et la Lituanie.

### **Une infrastructure importante : Le viaduc de Millau**

Le viaduc de Millau est un pont à haubans autoroutier franchissant la vallée du Tarn, dans le département de l'Aveyron, en France. Il franchit une brèche de 2460 mètres de longueur et 270 mètres de profondeur. Maillon important de l'autoroute A75 permettant de relier Clermont-Ferrand à Béziers, ce projet a nécessité treize ans d'études techniques. L'ouvrage a été inauguré en 2004, seulement trois ans après le début des travaux. L'ouvrage a été dessiné par l'architecte Norman Foster. D'un coût de 320 millions d'euros, il a été financé et réalisé par le groupe Eiffage-dans le cadre d'une concession pour 75 ans. L'ouvrage est actuellement le-pont-le-plus-haut-du-monde. Le viaduc a permis de développer les activités commerciales et industrielles de la région de l'Aveyron. Le tourisme autour du viaduc est très développé.

# Villes et transports terrestres

## *Exemples dans les transports*

### Cameroun

#### Projets régionaux en lien avec le Tchad :

- Réhabilitation de la route Maroua Mora Kousseri N'Djamena, axe névralgique pour le Tchad
- Prolongement du chemin de fer Trans camerounais (N'Gaoundéré N Djamena) car le Cameroun ouvre ses débouchés portuaires aux ressources pétrolières et minières du Tchad
- Oléoduc reliant le Tchad au terminal camerounais de Kribi : construction d'un oléoduc des champs de Doba jusqu'à la côte camerounaise = investissement de plusieurs FMN (Exxon, Petronas, Chevron) et de la BM en 1999 dans le cadres du développement durable. Condition d'aide de la Banque Mondiale : épargner 10% des revenus de la manne pétrolière pour les générations futures et investissements publics, 5% pour la région de production. Suspension de l'aide en 2006 quand Idriss Déby décide suppression des 10% épargnés pour combattre rebelles stationnés au Darfour.
- Raccordement des réseaux électriques, réseau de fibre optique

#### Projets régionaux en lien avec la RDC :

- Bitumage de la route Sangmelima Ouesso
- Création d'un chemin de fer entre la mine de fer camerounaise de Mbalam et Kribi
- Projet d'un corridor de transport et de développement entre Kribi, Bangui et Kisangani (RDC)