

## Les dynamiques urbaines et environnement urbain.

Plan de cours :

- Etude de cas : Mise en évidence des points communs et des oppositions radicales entre villes du Nord et ville du Sud. Mexico et Amsterdam.
- Généralités sur les dynamiques et les environnements urbains.

### A. Etudes de cas :

**Mexico, une mégapole du Sud. Amsterdam, ville d'Europe.**

Séance n°1 :

#### A1. Mexico :

##### I. Un environnement particulier : Une cité ancienne au milieu des volcans.

doc.2 p128 et doc. 4 p129 :

Utilisez les deux documents pour rédigez un texte présentant les origines historiques et l'environnement naturel de la cité.

La cité de Mexico la continuité est de la capitale aztèque Tenochtitlan qui fut construite au milieu d'un lac aujourd'hui asséché qui a laissé place à un vaste espace plat mais cerné de montagnes volcaniques d'une altitude moyenne de 3000 à 3500 m. Deux volcans géants le POPOCATEPETL et IZTACCIHUATL situés à moins de 80 km culmine à plus de 5000m.

L'altitude moyenne de Mexico est de 2300m mais elle s'élève très rapidement vers le sud où les altitudes dépassent fréquemment les 3200m.

Si le relief est une forte contrainte au développement de la ville, le climat du fait de l'altitude et de la proximité des deux océans est lui plus favorable. Les températures sont relativement constantes et tempérées, les minima sont d'environ 6°C et les maxima de 26°C. Les espagnols ont considérablement modifiés l'écosystème de Mexico en asséchant le lac qui entourait la capitale Tenochtitlan ; cette modification pose aujourd'hui le problème de l'approvisionnement en eau de la cité, en particulier en avril et en mai à la fin de la saison sèche. Le dernier projet adduction d'eau a entraîné la construction d'importante infrastructure permettant d'acheminer l'eau captée à 120 km de la cité (Lerma project).

mois	Moyenne Température °C		Précipitations (mm)	Jour de pluie
	Minimum	Maximum		
Janv	5.8	21.2	11.0	2.3
F	7.1	22.9	4.3	2.1
M	9.2	25.7	10.1	3.1
A	10.8	26.6	25.9	7.9
M	11.7	26.5	56.0	12.7
J	12.2	24.6	134.8	17.7
Jul	11.5	23.0	175.1	23.4
A	11.6	23.3	169.2	22.8
Sep	11.5	22.3	144.8	18.9
Oct	9.8	22.2	66.9	9.5
Nov	7.9	21.8	12.1	4.4
Dec	6.6	20.8	6.0	2.6

Courte saison des pluies associées aux températures les plus chaudes de l'année, caractéristique du climat tropical.

##### II. Une croissance rapide et incontrôlable ?

Doc. 3/4p 129 :

**Question : Observez la forme et le rythme de la croissance de Mexico et établissez une chronologie de l'expansion urbaine.**

**Entre 1824 et 1910 :** La ville passe de la petite bourgade à une ville de taille moyenne (500 000 habitants). A cette époque le Mexique n'est peuplé que d'environ 7 millions d'habitants en 1850 et de 15 millions d'habitants en 1910. La ville n'accueille donc qu'une part faible de la population totale du pays (3à 4 %). L'espace urbain reste limité au centre de l'actuelle métropole.

**Entre 1910 et 1941 :** la croissance urbaine s'accélère, l'agglomération s'agrandit et voit apparaître les premières banlieues reliées au centre par un réseau de voies ferrées et le premier réseau routier. La population triple et atteint 1,6 millions d'habitants soit 7% des 22 millions d'habitants du Mexique.

**Entre 1941 et 1970 :** L'agglomération multiplie par 6,5 sa population. Elle atteint les 10 millions d'habitants. L'espace urbain est devenu gigantesque puisque l'agglomération occupe une surface circonscrit dans un cercle d'environ 40 km de diamètre soit près de 1200 Km<sup>2</sup>. Le Mexique compte alors 48 millions d'habitants. Cela signifie qu'en 1970, **plus de 20 % des Mexicains** vivent près de la Capitale.

**Entre 1970 et 2000 :** La mégapole continue de croître mais à un rythme moins élevé, La population est multipliée par 1,9 soit une croissance d'environ 2% par an. Elle compte alors 19 millions d'habitants pour 98 millions de Mexicains soit un peu moins de 20% de la population totale. Un ralentissement semble se confirmer, la ville s'accroît moins vite que le reste du pays. Certains démographes avaient prévus qu'elle atteindrait près de 30 millions d'habitants en 2000, le terme de « monstropole » fut même utilisé pour qualifier Mexico. L'espace urbain s'est considérablement accru pour atteindre plus de 5000 km<sup>2</sup> en 1980 et près de 9500 km<sup>2</sup> en 2000. Aujourd'hui, les autorités mexicaines ont délimité trois espaces :

- La zone métropolitaine de Mexico : 4000km<sup>2</sup> (ligne rouge)
- La zone métropolitaine de la vallée de Mexico (58 communes sur 7800km<sup>2</sup>)
- La mégapole du centre du Mexique (9700 km<sup>2</sup> et 259 communes)

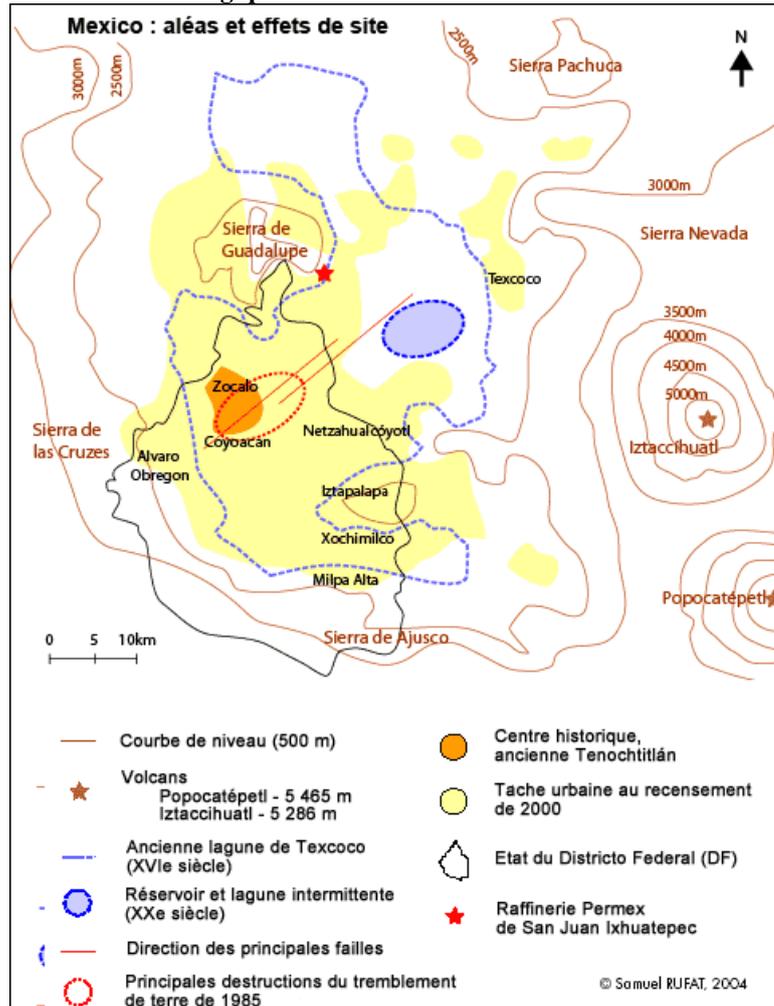
Le Mexique compte aujourd'hui 102 millions d'habitants et la mégapole 19,2 millions d'habitants soit 18,8% de la population nationale. Si la ville a connu une croissance fulgurante au cours du XXème siècle, son espace urbain et sa population semblent stabilisés. Certaines statistiques montrent même une légère décreue qui s'explique par un rééquilibrage économique du territoire en particulier vers la frontière des EU où ce sont développés les **maquiladoras**, une moindre attractivité de la mégalopole lié au tremblement de terre de 1985, à la saturation de l'espace, au coût de la vie et à la pollution.

Il existe d'importants écarts entre les groupes sociaux qui forment la communauté urbaine de Mexico :

- ¼ des habitants vivent dans des quartiers informels plus ou moins équipés. Le principe est assez simple, un groupe prend possession d'un terrain public ou privé inoccupé puis réclame aux autorités le raccordement aux réseaux publics (eau, électricité, voirie)
- ½ des habitants constituent une classe moyenne et dispose de logements décents et légaux. Le gouvernement PNR a depuis la révolution sociale des années 1940-1950 mis en place un programme de logements sociaux qui à Mexico représente 800 000 logements.
- Le reste représente la classe dominante. Les élites sociales vivent principalement dans le N-O de l'agglomération et dispose souvent de villas modernes de haute qualité. La ville continue de se transformer et la forte croissance économique des 25 dernières années a conduit à une amélioration globale de la qualité de la vie et des logements.

Séance n°2 :

### III. D'importants aléas naturels et technologiques.



<http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/breves/2006/popup/Rufat.htm>

On qualifie d'aléas les risques liés à l'environnement naturel mais aussi aux activités humaines. La mégapole de Mexico est à ce titre une des villes mondiales connaissant les principaux risques pour les populations urbaines. Plusieurs catastrophes naturelles et technologiques ont déjà eu lieu durant les 25 dernières années.

- **Les Séismes :** La ville a été partiellement détruite par un séisme en 1985. Ce sont les quartiers centraux qui furent les plus touchés et ce, malgré le fait que cette partie de la ville plus moderne et abritant des populations plus aisés, était construite selon des normes parasismiques. Mais la violence du séisme et **la subsidence** (voir cours sur l'eau) qui touchent le centre par excès de pompage des eaux souterraines a conduit à l'effondrement de près de 5000 immeubles.
- **Les risques industriels :** En 1984, une des raffineries construites autour de Mexico, celle de San Juan Ixhuatepec, située au nord de la cité, a explosé après l'incendie d'une des cuves. La catastrophe a touché les quartiers populaires et la plupart construit illégalement situés autour de l'usine. Le bilan humain est considérable, 500 décès reconnus, 2000 blessés et 1200 disparus. En 1996, l'usine a connu un nouvel incendie. Avec l'accroissement urbain des années 1970-2010, les activités industrielles, autrefois situées en périphérie, se sont trouvées incluses dans le périmètre le plus densément peuplé. L'état mexicain tente de délocaliser les industries les plus dangereuses et les plus polluantes pour limiter les risques industriels. Mais cela pose des problèmes sociaux, les habitants des quartiers populaires, ayant installés leur domicile à proximité des usines, se retrouvent désormais éloignés de leur lieu de travail et contraint de déménager ou de se déplacer renforçant les problèmes de saturation automobile. **Bien qu'en déclin**, la région de Mexico concentre toujours 1/3 de l'industrie nationale et 25% des habitants de l'agglomération travaillent dans ce secteur économique.

- **La pollution :** « smogopolis » Mexico est une des villes les plus polluées de la planète. Cela s'explique par la position dans une cuvette en altitude limitant la quantité d'oxygène mais aussi la dispersion des gaz qui se retrouvent piégés par les montagnes qui cernent la ville et empêchent leur dispersion.

**Trois facteurs principaux contribuent à la pollution :**

- **La circulation automobile** (plus de 5 millions de véhicules circulent chaque jour),
- **Les rejets industriels,**
- **Les rejets domestiques,** il ya 15 décharges à ciel ouvert autour de la cité.

Des mesures ont été prises pour diminuer la pollution et pour augmenter la transparence en termes d'information. Les véhicules ont une pastille de couleur et ne peuvent circuler que 4 des 5 jours ouvrables de la semaine mais la mesure se heurte à l'achat d'une seconde voiture pour disposer d'un véhicule autorisé chaque jour de la semaine. La saturation automobile bat des records les w-e et ce malgré la densité du réseau routier. En cas d'alerte de niveau 2, une voiture sur deux (numéro pair et impair) a le droit de circuler.

La pollution est un souci majeur car elle a d'importantes conséquences sanitaires. Le problème est pris très au sérieux par l'état qui accomplit beaucoup d'effort pour la faire diminuer et mieux connaître et mieux informer des risques.

**Conclusion :**

Mexico connaît des problèmes identiques aux autres mégapoles des pays du Sud. La cité se transforme rapidement et tente de faire face à ses difficultés. L'exemple montre également la difficulté de prévoir les évolutions urbaines sur de longues périodes. Les démographes n'avaient pas prévu le ralentissement voire la légère diminution de la population de Mexico, bien au contraire, nombreux étaient ceux qui avaient prédit qu'elle dépasserait les 30 millions d'habitants en 2015. La mégapole mexicaine semble donc avoir atteint son point d'équilibre ce qui permet aux autorités de mieux penser les évolutions futures et de tenir compte des modifications spatiales comme le fait que le découpage administratif ne corresponde pas à l'agglomération réelle, ce qui complique la gestion politique de la cité.

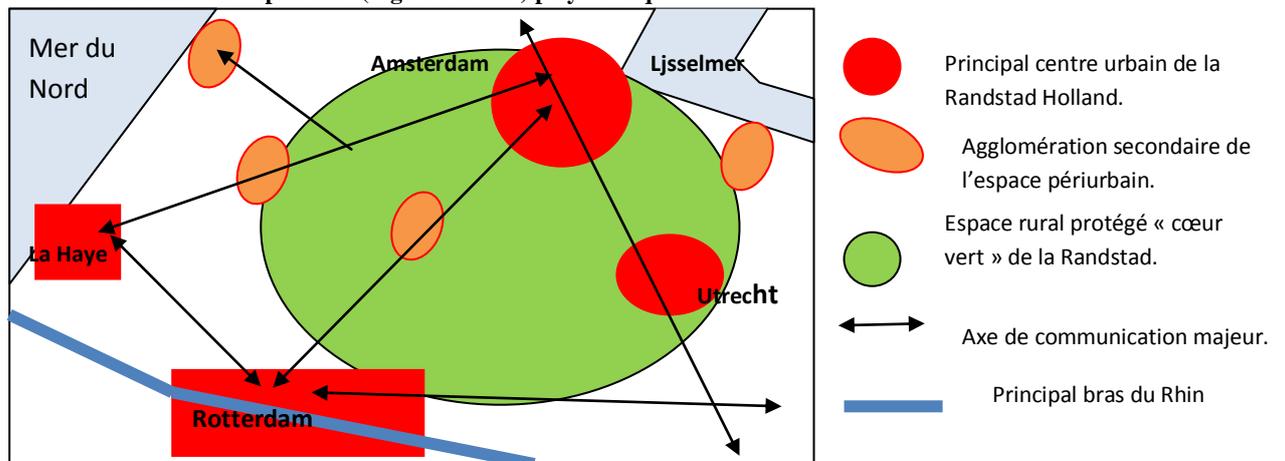
**Séance n°3 :**

**A2. Amsterdam, une cité ancienne au cœur de plusieurs aires métropolitaines.**

**I. Un espace urbain complexe :**

**1. Amsterdam est une ville qui s'inscrit dans plusieurs régions urbaines :**

- La ville est un des centres de la région urbaine hollandaise appelée **RANDSTAD** qui en néerlandais signifie la CONURBATION HOLLANDAISE..
- LA Randstad est une aire métropolitaine (région urbaine) polycentrique :



- De part son appartenance à l'axe rhénan, la Randstad Holland est au cœur de la Mégapole Européenne (p146) qui s'est constituée au cours des siècles entre Londres et Milan. En effet, ce fleuve est l'axe majeur de la Mégapole qui s'organise autour de son cours. Il prend sa source en Suisse, sert de frontière entre la France et l'Allemagne, il traverse ensuite le cœur économique de l'Allemagne puis atteint la mer du nord après avoir traversé les Pays-Bas.

**2. Un espace économique majeur :**

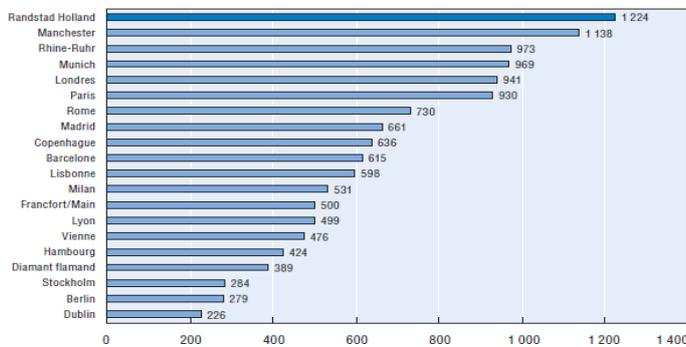
L'importance économique de la région urbaine de la Randstad est mesurable grâce à plusieurs indices :

**a) La densité de population :**

La densité de population de la Randstad Holland est la plus importante des espaces urbains des pays de l'OCDE qui compte 32 états formant l'ensemble le plus développé de la planète. Cette densité record s'explique par la concentration dans cette région des principales villes des PB et en particulier celles qui abritent les fonctions de commandement politique et économique. La Haye, la capitale administrative officielle car il s'agit de la résidence des souverains hollandais et de la cour pénale internationale, institution judiciaire dépendante de l'ONU, Amsterdam véritable capitale politique et économique (ministère, ambassades, bourses, sièges sociaux des grandes entreprises), Rotterdam, premier port européen et troisième port mondial. Utrecht est le quatrième sommet de ce quadrilatère.

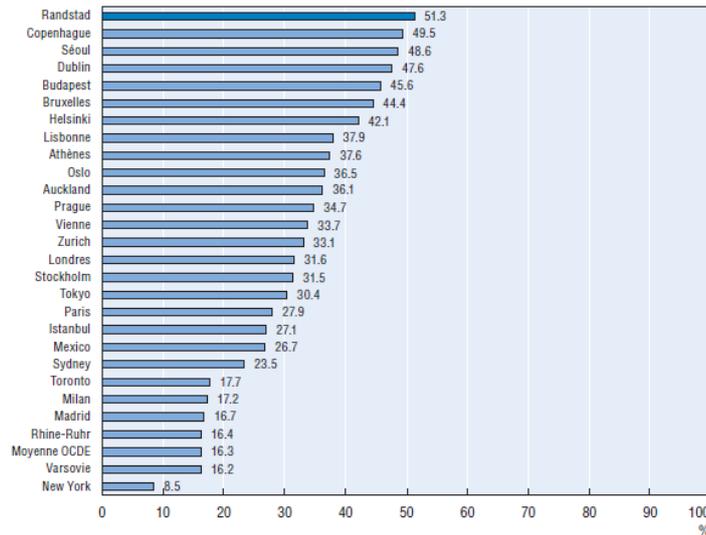
La Grande majorité des Hollandais ont donc choisi de vivre dans cet espace central. La région administrative de la Randstad Holland représente 20 % du territoire nationale (soit à peu près 8 000 km<sup>2</sup>) et concentre 42 % des Néerlandais soit environ 7 millions des 16 millions d'habitants. Mais la concentration est encore plus forte lorsque l'on observe que la zone urbaine circonscrite par les 4 grandes villes dominantes (5000km<sup>2</sup>)

**Graphique 1.**  
**DENSITÉ DE POPULATION DANS UNE SÉLECTION DE RÉGIONS MÉTROPOLITAINES EN 2002 (HABITANTS/KM²)**



**b) La part dans le PIB hollandais :**

**Graphique 2.**  
**CLASSEMENT DES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES EN FONCTION DE LEUR POIDS DANS L'ÉCONOMIE DE LEUR PAYS**



La part de la Randstad dans le PIB des P-B est considérable ; cette région urbaine fournit plus de 50% de la richesse nationale, ce qui là encore, la place au premier rang des régions urbaines de l'OCDE par le poids économique dans l'espace national. Cette extrême concentration dans un espace aussi étroit pose tout de même de réels problèmes et oblige les autorités à réfléchir à la poursuite du développement de la Randstad.

**3. Amsterdam et la Randstad entre conservation et développement.**

**a) Une ville conservée :**

**Questions 1 et 2 p 135 :**

La ville a conservé son cadre historique hérité du XVII et XVIIIème siècle, période qualifiée de siècles d'or. Elle reste structurée autour du port sur la Ljsselmer et de la ville fortifiée dont le plan concentrique a permis un développement régulier. Une des particularités et la présence d'un réseau de canaux qui, originellement, servaient de voies de transport pour les bateaux qui remontaient la Ljsselmer ( bras de mer de la mer du Nord qui offrait un abri aux navires à voile). Un des canaux relie la ville au Rhin et lui confère encore aujourd'hui un rôle important dans les échanges maritimes et fluviaux européens.

**Une capitale culturelle de l'Europe : (p139)**

De par son architecture et la présence de nombreux musée d'art et d'histoire, la ville d'Amsterdam attire plus de 3,6 millions de touristes par an. Durant la période estivale, la ville devient une cité attractive et très active.

**b) Un environnement proche protégé et l'extension de la zone urbaine :**

Pour éviter un développement anarchique de la Randstad Holland, les autorités néerlandaise ont mis en place un plan de conservation des espaces ruraux centraux. La Randstad est occupée sur plus de 60% de sa surface par des espaces agricoles produisant un ensemble de biens à haute valeur ajoutée (horticulture, agriculture maraîchère, élevage bovin...).

**Questions : doc 2, 3 et 5 p 126-137 :**

Q1 : Montrer que l'expansion d'Amsterdam s'est principalement faite dans l'espace périurbain.

Q2 : Relevez les éléments qui aujourd'hui structure l'espace urbain.

L'agglomération d'Amsterdam a connu une expansion rapide au cours des XIXème et XXème siècles. La ville s'est étendue autour du centre historique et a formé une première couronne d'environ 2,5 km de diamètre, qui avait le centre historique forme **le noyau urbain de l'agglomération**. Puis dans les années 1950-1960, l'étalement urbain s'est poursuivi en direction des communes rurales comme Amstelveen au Sud. Comme le montre, la photographie aérienne, cette nouvelle expansion est le résultats de l'accroissement de l'automobile. De grands axes de circulation irriguent la randstad formant un réseau dense reliant les 4 villes centres et les villes secondaires. On voit donc apparaître une seconde extension urbaine formant la **banlieue de l'agglomération, ou la zone urbaine élargie**. On qualifie les communes et les aménagements réalisés autour du noyau **de zone périurbaine**.

**La zone périurbaine** se structure autour d'aménagements récents ou de la reconversion d'espaces anciens :

- L'anneau autoroutier mis en place dans les années 1960

- L'aéroport international, situé à 17 km du centre historique, c'est le 4ème aéroport européen, il accueille plus de 46 millions de passagers chaque année.
- L'espace portuaire est en pleine reconversion tout comme les zones industrielles **de la zone urbaine élargie**. Le port reste actif sur sa partie ouest la plus proche de la côte (95 Mt) mais la partie est proche du centre historique est peu à peu transformé en quartiers d'habitations ou de bureaux.

L'expansion urbaine tente de concilier le besoin de logements en particulier dans les communes de la banlieue où vivent aujourd'hui, 800 000 habitants alors que le noyau central n'accueille plus que 750 000 personnes soit 100 000 habitants de moins en 50 ans. La préservation du cadre rural se heurte donc au problème de la périurbanisation favorisée par l'automobile.

Les problèmes d'embouteillage sont devenus importants dans la Randstad qui concentre plus de 80% de la saturation automobile du pays. Les autorités ont décidé plusieurs mesures :

- **Doc 1,2 et 3 p138** : Développer des espaces sans voiture, en favorisant les cyclistes et les transports en commun mais cela n'est possible que dans le noyau proche car les banlieues sont sous équipées en terme de réseaux de transport en commun.
- Limiter la circulation automobile par la mise en place en 2012 de taxes routières très dissuasives pour inciter les usagers à changer de mode de transport.

Les problèmes de transport sont essentiellement situés en zone périurbaine car le centre historique favorise les déplacements piétonniers.

Conclusion :

Les villes de Mexico et d'Amsterdam ne sont comparables par leur taille et leur évolution mais comme toutes les grandes villes, elles ont des points communs. L'étalement urbain pose des problèmes d'infrastructures, de saturation, de différenciation sociales et de choix de développement.

## B. Généralités :

### I. La croissance urbaine, un phénomène majeur :

La croissance urbaine est le phénomène majeur des 60 dernières années. Elle a suivi une chronologie différente selon les continents mais elle est devenue universelle. En 1900, moins de 150 millions de personnes vivaient en ville soit 15% de l'humanité. En 1950, il y avait environ 600 millions de citadins (30% des Hommes) mais en 2007, les 50% ont été franchis, la Terre compte désormais plus de 3,3 milliards de citadins. Si la croissance naturelle de la population mondiale reste un des facteurs principaux de la croissance urbaine (+ 1,2 Milliard depuis 1950), l'exode rural est le principal facteur explicatif de l'expansion urbaine, il est responsable d'une croissance d'environ 1,3 milliards de citadins mais ce phénomène ne concerne désormais que les pays du sud.

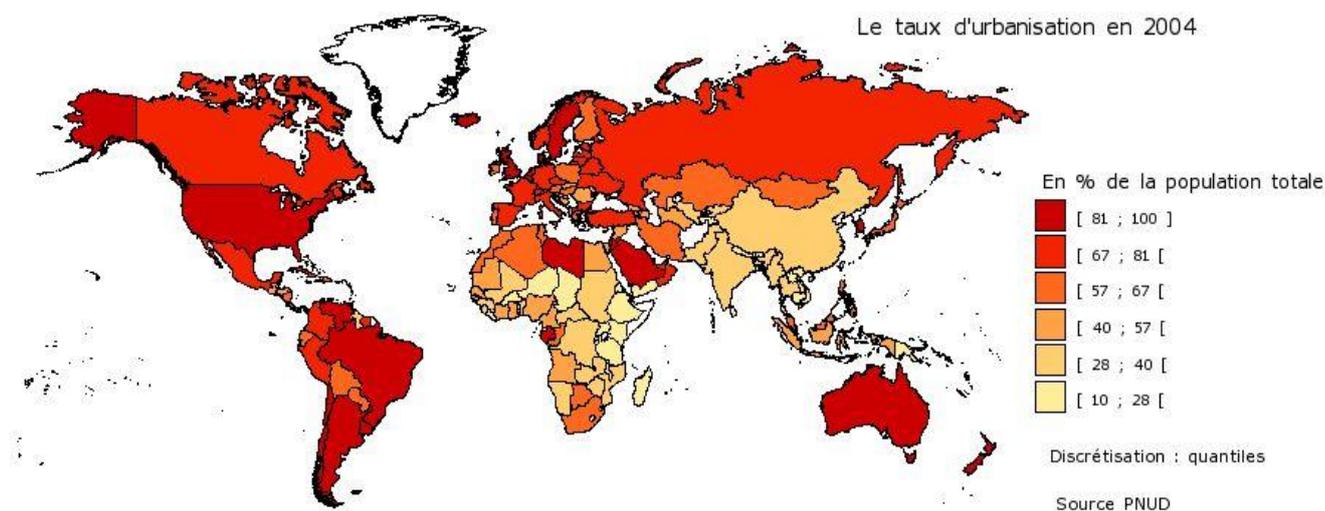
#### P140 / P142 : le taux d'urbanisation et le taux de croissance urbaine :

#### Q1 / Montrer qu'à l'échelle planétaire, il existe deux situations en ce qui concerne l'urbanisation et la croissance urbaine.

**Dans les pays du Nord** et en Amérique Latine, l'urbanisation est ancienne, elle est liée à la révolution industrielle du XIXème siècle ou dans le cas de l'Amérique Latine à la forme de la colonisation qui a favorisé l'expansion urbaine (métropolisation de l'espace par des villes littorales ayant joué le rôle de porte d'entrée et de centre actif dominant dans un cadre de relations commerciales tournées vers l'Europe).

**L'urbanisation est complète dans la plupart des pays du Nord** et le taux d'urbanisation qui mesure la part de la population habitant en ville dans un état dépasse fréquemment les 75% et atteint dans de nombreux pays du Nord les 85% (Belgique, PB, Japon, Australie...)

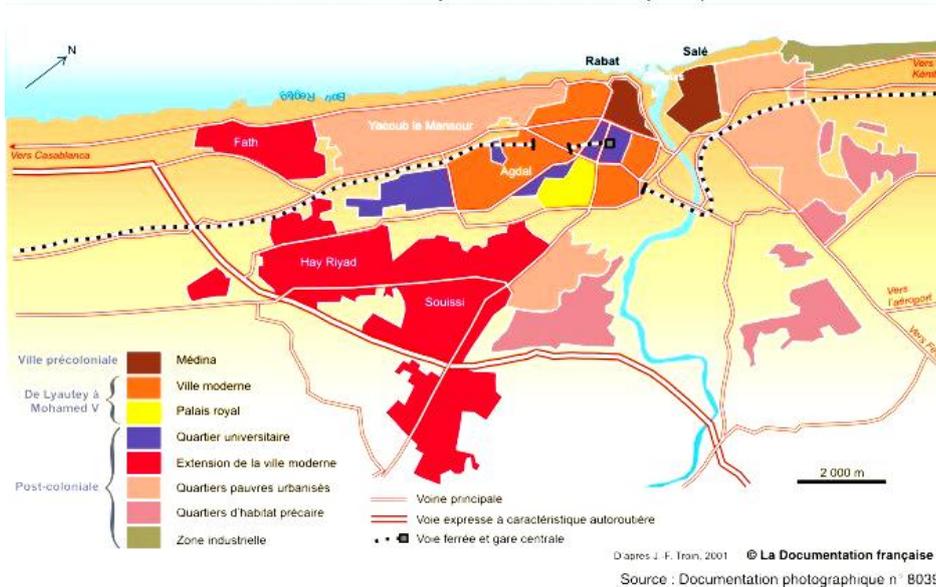
**En Asie et en Afrique**, la croissance urbaine est plus récente et l'urbanisation est généralement moins complète. Mais c'est bien sûr dans cet espace qu'aujourd'hui, la croissance est la plus forte. L'urbanisation est incomplète et se poursuit donc à un rythme rapide souvent très supérieur à la croissance naturelle du pays. Le taux moyen d'accroissement urbain est supérieur à 3% et peut atteindre 6%. Avec de tels taux, le nombre d'habitants en ville double dans un délai variant de 12 à 40 ans. Dans ces conditions, les villes doivent faire face à des difficultés de gestion de l'accroissement.



## II. Formes urbaines et problèmes des villes du Sud.

### Exemple de Rabat, capitale du Maroc.

#### MAROC - Les trois phases de l'extension de Rabat, de la médina aux quartiers modernes (2001)



#### Médina des OUDAYAS



Zone portuaire.

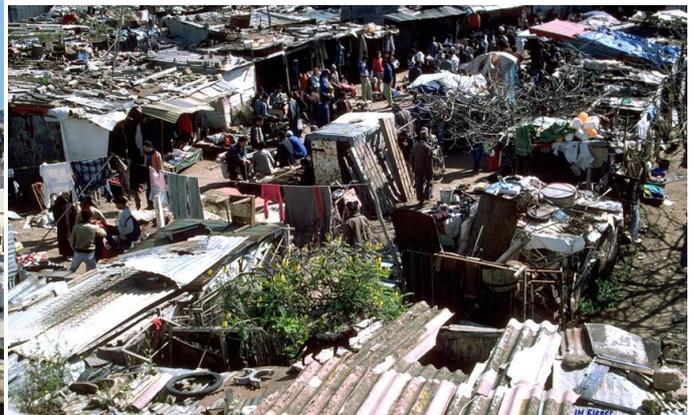
Ville moderne  
En extension.

Palais Royal

Qasbah des Oudayas

Oued : rivière asséché en été.

#### Bidonville au pied de la Casbah.



De nombreux problèmes touchent ces centres urbains des pays du Sud dont les principaux sont :

- **La faiblesse des réseaux** (voierie, énergie, eau, assainissement) et les problèmes de santé liés au manque d'hygiène.
- **La « bidonvilisation »**, certaines agglomérations concentrent plus de 50% de leur population dans des quartiers illégaux et dans des habitats précaires. Le principal moteur de cette croissance est avant tout l'exode rural qui, comme nous l'avons vu pour Mexico conduit des millions de ruraux à migrer vers les villes pour obtenir de meilleures conditions de vie. Mais ces ruraux souvent pauvres n'ont pas accès à des logements décents et doivent souvent habiter dans les quartiers précaires de la périphérie urbaine
- **Le chômage, travail informel, la délinquance, l'exclusion sociale** : La part de population paupérisée peut être très élevée, ce qui conduit au développement de pègres locales et d'un grand nombre d'activités professionnelles informelles.

- **La pollution** : les réseaux de transport connaissent d'importantes saturations et les réseaux de transport en commun manquent de développement voire sont inexistants. La pollution est parfois renforcée par la présence au centre de l'espace urbain, d'industries, qui, il ya quelques années se situaient en périphérie.
- **L'absence de cadre législatif** : les villes du sud sont des espaces dont l'organisation urbaine reste souvent anarchique. Il n'existe pas forcément comme dans les pays du nord, de Plan d'occupation des sols (POS ou de Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui permettent aux autorités locales ou nationales de planifier les expansions urbaines ou les réorganisations de l'espace déjà bâti.

### III. Les villes du Nord : exemple de Chicago.

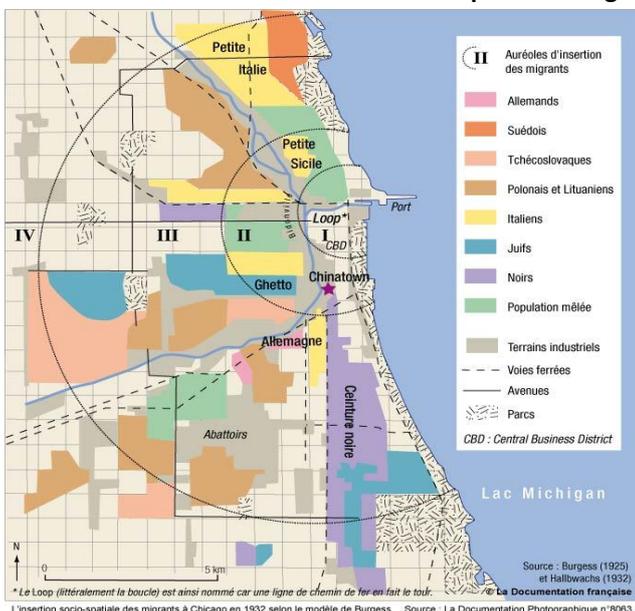


Figure 1 : Home Insurance building, 1885

Figure 2 : Plan de Chicago et insertion des migrants dans les années 1930.



Figure 3 : Le Loop, CBD

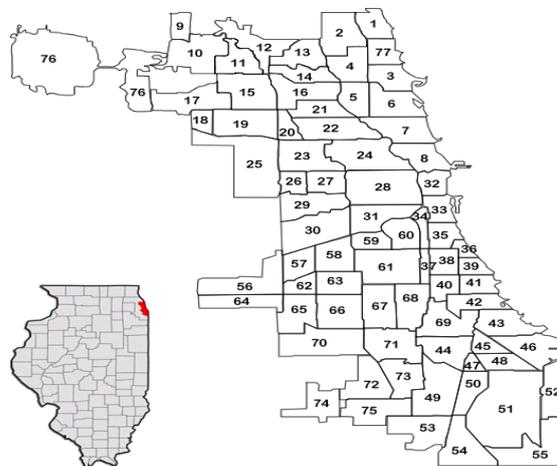


Figure 4 : les 77 secteurs de Chicago.



Figure 5 : Quartiers périphériques : « suburbs »

**Chicago** est une cité nord-américaine située sur le lac Michigan, c'est un espace métropolitain de plus de 10 millions d'habitants, troisième ville des Etats-Unis, elle fut entièrement reconstruite en 1871 après le grand incendie qui la ravagea. Les architectes de l'école de Chicago mirent en application les principes fondateurs des villes modernes nord-américaines :

- Plan d'urbanisme (plan à damier, parc urbain, réserve spatiale de développement urbain...)
- Premier gratte-ciel né grâce à l'utilisation d'une structure métallique.

C'est une ville industrielle et tertiaire où ce sont installés de nombreuses communautés d'origines différentes qui constituent des quartiers très différenciés.

**La ville de Chicago est un exemple parfait du développement urbain américain.**

La ville s'organise autour d'un **quartier central** à vocation tertiaire qui forme le principal quartier des affaires (**CBD= Central Business District**).

Comme près que toujours, la ville possède un **front d'eau (water front)**, ici un lac mais cela peut être un littoral (NY), un fleuve (Saint Paul-Minneapolis sur le Mississippi).

**L'espace industriel** anciennement situé dans le premier cercle urbain est en voie de disparition ou de réhabilitation (exemple quartiers des abattoirs)

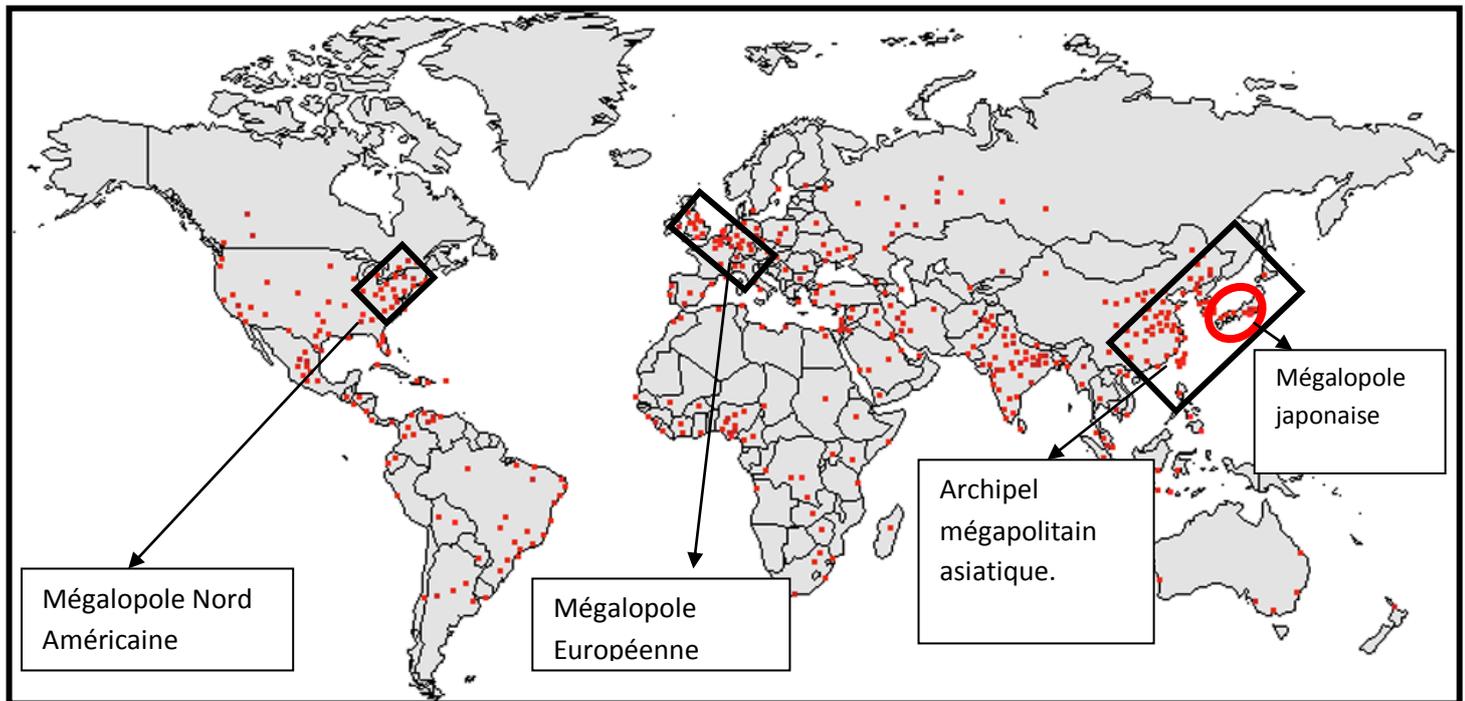
**La ville connaît ensuite une extension circulaire** et développe des banlieues organisées selon des caractéristiques ethniques et sociales. Aux EU, **les banlieues sont appelées Suburbs**. Les banlieues sont reliés au centre par un intense réseaux routiers.

Contrairement aux villes européennes, les populations aisées ont souvent fuit les centres anciens pour des banlieues chics situées dans les 3<sup>e</sup> ou 4<sup>e</sup> cercles d'extension urbaine. Depuis les années 80, un programme de rénovation urbaine des vieux centres ont permis un retour dans les centres d'une population aisée mais rejette en périphérie les communautés les plus défavorisées.

**IV. Synthèse :**

	<u>Nord.</u>	<u>Sud.</u>
<b>Taux d'urbanisation des Etats.</b>	IL est très élevé : souvent plus de 75% de la population .	Il est généralement plus faible. Entre 40 et 75% selon les continents.
<b>Croissance Urbaine.</b>	Elle est stabilisée ou lente.	Elle est forte. De 2 à 6% par an soit un doublement de la population tous les 12 à 40 ans.
<b>Exemples de Paysages Urbains.</b>	<b>Chicago, Amsterdam (Randstad)</b>	<b>Rabat, Mexico</b>
<b>Développements urbains : Formes urbaines</b>	-organisation autour d'un centre ancien et présence de banlieue (zone périurbaine)  - Réseaux de transport intenses et complexes. Le réseau routier est dominant	- oppositions flagrantes entre les quartiers riches et les quartiers pauvres. - Faiblesse des réseaux urbains (eau, électricité, transport en commun) - Urbanisation sauvage ( Bidonville, quartier informel).
<b>Atouts</b>	- Des banlieues ou quartiers périphériques à forte différenciation sociale et ethniques (ghettoïsation). - Espace dynamique, forte concentration des emplois en particulier dans les grandes métropoles et les métropoles régionales  - <b>CBD</b> : Forte capacité d'attraction des grandes entreprises	- La Ville est attractive par l'encadrement médical, scolaire et par la liberté et les loisirs qu'elle offre.  - Fort exode rural lié à la mécanisation des campagnes et aux espoirs de trouver du travail et de mieux gagner sa vie.
<b>Les Problèmes.</b>	Pour les USA : - Tensions raciales - <b>Paupérisation de quartiers centraux ou périphériques,</b> - Infrastructures sanitaires parfois vieillissantes - Saturation automobile... Pour l'Europe : - extension des Banlieues, - <b>rurbanisation,</b> - désertification rurale. Pour Asie Pacifique (Japon, Corée du Sud, Région littorale chinoise) : - gigantisme, - surpopulation - saturation des réseaux routiers	- La Problème de l'eau. - L'évacuation des déchets. - Les Maladies liées à la pollution. - Chômage, sous-emploi, secteur informel, - Transport (faiblesse des réseaux urbains, saturation automobile) - Construction de nouvelles villes et de quartiers périphériques (dans les zones désertiques comme au Caire, les zones forestières comme Kinshasa) - exode rural - croissance anarchique...

## Carte des grandes agglomérations



La Terre compte plus de 6,5 milliards d'êtres humains répartis de façon inégale selon les continents et les régions internes.

On constate qu'il existe une concentration particulière des Hommes dans des foyers de peuplements internationaux dont les plus importants sont ceux d'Asie de l'est, d'Asie du sud et d'Europe occidentale. Il existe sur chaque continent des foyers de peuplement secondaires, espaces dans lesquels se concentrent plusieurs dizaines de millions d'habitants.

**Il existe une concordance évidente entre grandes agglomérations et foyer de peuplement.**

Ainsi, l'ONU a recensé 448 agglomérations de plus d'un million d'habitants en 2007. L'immense majorité d'entre elles se situent dans les principaux foyers de peuplement ou dans les foyers secondaires.

Trois grandes régions urbaines ont le statut de **mégalopoles**, c'est-à-dire d'immenses régions urbaines où se concentrent plus de 80 millions de citoyens. D'autre part, le rapide développement urbain du littoral Pacifique de l'Asie de l'est a conduit les géographes à créer une nouvelle expression pour définir cet espace urbain majeur, **l'archipel métropolitain asiatique**.

**Conclusion :** Les villes sont devenues les centres les plus actifs de l'espace mondial car elles concentrent les emplois et les richesses. La croissance urbaine mondiale témoigne donc d'un changement profond dans les modes de vie et dans l'organisation économique des états. Les emplois tertiaires et industriels sont désormais plus nombreux que les emplois agricoles. Les villes sont donc appelées à être de plus en plus nombreuses et la part de la population urbaine de plus en plus forte en particulier dans les pays du Sud.