

Accompagnement personnalisé. Seconde

Compétences transdisciplinaires : prélever des informations dans un texte long

prendre des notes, résumer

Initiation à l'utilisation de documents pour les TPE.

Savoirs disciplinaire : l'explosion urbaine et ses conséquences.

Thème : l'urbanisation dans le monde.

Possibilité de travail n° 1.

Relever sans rédiger, sans recopier le texte, toutes les informations importantes : exemple : partie soulignée = depuis 2008, plus de la moitié de la population mondiale est urbaine...

Possibilité de travail n° 2.

A partir des notes (résumer aller à l'essentiel), retrouver et souligner les extraits du texte qui ont permis de prendre les notes jointes en corrigé.

Articles de Michel Lussault dans le monde l'éducation juillet/août 2008. *Texte intégral*

La ville-monde.

Début 2008, un cap a été franchi, sans qu'on y prête d'attention : plus de 50% de la population du globe- 5.5 milliards de personnes- vivent désormais dans des ensembles urbains ; La population urbaine au XXe siècle est passée de 220 millions à 2.8 milliards d'habitants ; Cette croissance ne va pas se démentir, mais sa géographie va évoluer. En effet, le phénomène est et sera de plus en plus marquant en Asie et en Afrique, là où existent encore des réservoirs de populations rurale et agricole, et où les soldes urbains naturels (différences positive entre les naissances et les décès) sont importantes- soldes qui sont devenus le moteur de l'urbanisation. Sur ces deux continents, la population urbaine doublera entre 2000 et 2030. A cette date, près de 80% des 4.9 milliards de résidents urbains vivront dans un pays des « suds », alors qu'en 1900, la population urbanisée était aux deux tiers concentrée dans les régions développées. Notons que la croissance actuelle est plus rapide au sein des aires urbaines moyennes (500 000 à 1 million d'habitants) et petites (moins de 500 000 habitants) qu'au sein des mégapoles (plus de 10 millions de résidents). Celles-ci ne représentent que 9% de la population urbaine mondiale, alors que les autres en accueillent 52%, une proportion qui ne cessera pas de croître.

L'urbain se généralise, et on peut le montrer à des élèves, en sus des chiffres, par des analyses iconographiques. Des images satellites jusqu'aux photographies, en passant par le cinéma, l'urbanisation est désormais partout visible, à travers ses objets (les vêtements bon marché portés jusqu'aux fond des campagnes africaines, les bidons, les cuvettes et ustensiles de plastique qui, en tout lieu, s'imposent ; les radios, téléphones mobiles, télévisions qui pullulent), ses architectes et ses infrastructures, ses modèles idéologiques, son imagerie, ses modes d'habiter et d'exister en société.

Quelques-uns des caractères majeurs du système urbain mondial doivent retenir l'attention : l'étalement, l'hyper mobilité, la séparation, la pauvreté, la vulnérabilité.

L'étalement, tout d'abord, qui partout est avéré, quelles que soient la taille de l'aire urbaine considérée et les formes matérielles prises par cette évolution. L'espace périurbanisé regroupe une masse sans cesse plus importante d'habitants, et le processus constitue un bouleversement spatial, social, culturel, économique, politique des périmètres concernés.

La périurbanisation s'accompagne en général d'une baisse de la densité et de la diversité relatives par rapport aux secteurs centraux, même s'il existe de véritables noyaux de centralités périphériques. Elle provoque aussi une atténuation des limites urbaines, qui deviennent de plus en plus floues, jusqu'à disparaître. Alors que pendant longtemps la délimitation entre la ville et son extérieur (la campagne) était évidente et matérialisée, il est de plus en plus difficile de savoir où commence et où se termine un ensemble urbain donné. En certaines sociétés, on peut même estimer que l'urbanisation, dilatée, concerne la quasi-intégralité d'un territoire national, ou à tout le moins d'un très vaste ensemble.

Des mouvements incessants.

L'étalement est le fruit, en même temps que la condition, d'une accentuation exponentielle des déplacements, car il n'est pas envisageable de rendre viable un tel épanchement sans transports fiables et rapides. De ce fait, la mobilité de tous et de toute chose est constitutive de l'urbanité contemporaine, à toutes les échelles. La vie urbaine est mobile : chacun se meut, les objets sont déplacés en permanence, les flux immatériels circulent sans cesse, diffusant les données partout.

Une bonne manière, très pédagogique, d'appréhender la prégnance mobilitaire, est de s'intéresser à des objets qui en constitue la signature : le conteneur par exemple. En quelques décennies, le conteneur s'est imposé comme un objet spatial universel. Cette simple boîte s'avère indispensable au fonctionnement de l'urbanisation mondialisée et mondialisatrice _ c'est-à-dire construisant le monde comme espace social d'échelle globale. Acheminé par voie maritime, par voie ferrée, par la route (et même sous des formes adaptées, par voie aérienne) et standardisé, il transporte tout ce qui peut l'être, jusqu'aux êtres humains, puisqu'il sert aussi aux migrants clandestins et, par ailleurs à tous les commerces informels. Son remplissage, son déchargement, son stockage imposent des aménagements urbains très spécifiques, des instruments idoines (bateaux, trains, camions, matériel de manipulation) et des métiers particuliers. Son suivi en temps réels, grâce au code-barres et au GPS, est désormais la règle, via les automates d'intelligence artificielle des compagnies logistiques – et là s'établit la connexion entre le transport matériel et les flux immatériels - qui deviennent des entreprises clefs du fonctionnement économiques et social.

La mobilité, plus ou moins librement choisie, est indéniable dans tous les groupes sociaux, y compris les plus démunis. Les populations fragiles (travailleurs pauvres, migrants, clandestins) se voient sans cesse confrontées à l'instabilité de leurs situations résidentielle/professionnelle. Elles sont soumises plus souvent qu'à leur tour à l'obligation de mobilité (que ce soit de proximité, pour aller d'un logement de fortune à un autre, ou de large échelle).

L'espace de ce monde mobile n'est pas ouvert, lisse, sans entraves, en raison du succès planétaire du principe séparatif. La séparation spatiale des réalités sociales caractérise l'urbanisation contemporaine. L'existence et la légitimation du principe séparatif apparaissent avec la naissance de l'urbanisme scientifique, à la fin du XIXe siècle. Depuis, la séparation s'est généralisée. Lorsqu'elle est fonctionnelle, on l'appelle zonage, alors que la ségrégation renvoie aux problèmes de répartition spatiale des groupes sociaux et des individus. Il n'y a pas, ou peu s'en faut, de situation urbaine dans le monde, où le séparatif et ségrégatif n'apparaît pas, jusqu'à parfois constituer un mode prégnant d'organisation.

La ségrégation est une séparation spatiale tranchée des groupes sociaux, qui se manifeste dans la constitution d'aires marquées par une faible diversité sociale, des limites nettes entre ces espaces et ceux qui les jouxtent et les englobent. Un espace ségrégué peut être, dans l'absolu (une gated community) ou pauvre (un ghetto). On peut déplorer d'être contraint de demeurer dans une zone ségrégative, ou se réjouir d'y trouver accueil. La ségrégation n'exclut pas que les résidents s'intègrent dans des logiques de type réseau, via la mobilité : les habitants vivent alors en même temps la ségrégation et la mobilité.

L'organisation urbaine associe donc des espaces sociaux et fonctionnels séparés et interagissants via la mobilité. Des modèles spatiaux s'imposent, constituent des attracteurs, qu'on peut facilement repérer, en classe, en s'appuyant d'abord sur le vécu des élèves : citons l'aéroport, le centre commercial, le parc d'attractions. Ce dernier est l'un des modèles dominants. Des aires urbaines entières se constituent par juxtaposition d'espaces récréatifs séparés. C'est ainsi qu'on peut

faire comprendre à des jeunes l'organisation de Dubaï, de Macao, de Vegas, où tout ce qui n'est pas récréation est renvoyé dans les arrières ou les « soutes ». Dans toutes les métropoles, bien des pauvres sont relégués dans les marges et les dessous, dessous de des ponts, des voies routières suspendues, caves, cul-de-basse-fosse divers : la ségrégation sociale est aussi parfois verticale.

La paupérisation urbaine.

La pauvreté prend surtout les traits des bidonvilles qui couvrent la planète et rassemblent un milliard d'individus. Parfois de très grande taille et regroupant plusieurs centaines de milliers de personnes, voire plusieurs millions ; parfois minuscules, nichés dans des interstices de l'espace urbain ; parfois bricolés avec des matériaux de récupération ; parfois « induré » et plus solides, ils accueillent les pauvres, mais aussi tous ceux, très nombreux et pas tous démunis, qui ne peuvent accéder à un marché officiel de logement. Les bidonvilles sont toujours informels (mais pas sans ordre ni régulation interne), lotissent toujours des terrains difficiles et délaissés. Lorsqu'ils deviennent bien placés suite au développement urbain, les pouvoirs publics et/ou les investisseurs ne tardent pas à en déloger les habitants, plus souvent de force que de gré. A côté des signes éclatants de l'urbanité spectaculaire, la « bidonvillisation » est un des marqueurs flagrants de l'urbanisation.

La pauvreté urbaine, qui éclate aussi au grand jour dans les pays occidentaux, s'explique par le fait que l'urbanisation s'accompagne de la création de moins d'activités que ce que l'augmentation démographique nécessiterait et que les richesses qui, elles, croissent de façon vertigineuse sont peu et mal redistribuées. L'urbanisation a changé la géographie mondiale de la misère : si le dénuement existe encore dans les campagnes, la misère urbaine n'a plus rien à lui envier, alors que jadis les ruraux fuyaient la pauvreté pour trouver en ville de meilleures conditions d'existence.

Les populations vulnérables, concentrés, fournissent la main d'œuvre bon marché, les services à bas coût au sein desquelles tous les entrepreneurs mais aussi les trafiquants et les investisseurs de l'économie informelle recrutent les hommes et les femmes nécessaires aux trafics de toutes sortes. Cette fragilité sociale d'un nombre croissant de personnes n'est donc pas un résidu des fonctionnements urbains, mais une condition de possibilité de ceux-ci. Sans cette innombrable armée de réserve, les bases actuelles de l'urbanisation et de la mondialisation sont sapées, car les bas coûts que les producteurs et les consommateurs exigent ne pourraient pas être obtenus.

L'urbain mondial accumule et assemble la plus grande puissance et la plus grande fragilité. C'est ce qu'exprime la notion de vulnérabilité, à savoir la probabilité de connaître un dysfonctionnement majeur. A mesure que l'urbanisation presse, la vulnérabilité des organisations urbaine croît. Cette vulnérabilité est protéiforme : économique, sociale et environnementale. Elle se manifeste particulièrement lors des grands épisodes de crise. Les cas des cyclones Katrina, dévastant la Nouvelle-Orléans, et Nargis noyant Rangoon, ou du tremblement de terre du Sichuan, qui a touché massivement des aires urbaines abritant des millions de personnes, sont des exemples de vulnérabilité. Mais on peut aussi analyser selon cette perspective, les attentats majeurs, les actes de guerre urbaine, dont le nombre est impressionnant, les émeutes de toutes sortes, ou le cas de développement urbain de pathologies infectieuses, les situations de pollution récurrente ou de malnutrition généralisée.

Ce constat peut paraître très pessimiste, mais la fragilité du système urbain n'a d'égale que sa puissance. Et ce d'autant plus qu'en bien des contrées, y compris développées, l'urbain n'est pas ou très peu gouverné, si ce n'est par des intérêts privés et par la lutte féroce entre tous ceux qui ont besoin de maîtriser une fraction urbaine.

Ainsi, l'organisation du système urbain est plutôt une auto-organisation, où s'ajustent plus ou moins convenablement les actions des différents et multiples acteurs sociaux. Cet urbain généralisé auto-organisé est devenu le nouveau « milieu » de l'existence humaine. Pour qu'il soit habitable, il importe d'inventer une politique tout à la fois très localisée et mondiale. Très localisée, parce qu'il faut que les individus participent pleinement à la gestion collective de leur avenir et de leurs espaces de vie. Mondiale, car face à un phénomène global on doit construire une sphère publique et mettre en œuvre des actions à cette échelle. Construire un monde urbain commun, moins vulnérable et plus équitable, est donc la tâche la plus urgente à laquelle nous devons nous atteler.