

SESSION 2023

---

**AGREGATION**  
CONCOURS EXTERNE

Section  
**GÉOGRAPHIE**

**Épreuve sur dossier : Concepts et méthodes de la géographie**

Durée : 7 heures

---

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout matériel électronique (y compris la calculatrice) est rigoureusement interdit.

**Le candidat étudie, au choix, un des trois dossiers.**

Il appartient au candidat de vérifier qu'il a reçu un sujet complet et correspondant à l'épreuve à laquelle il se présente.

Si vous repérez ce qui vous semble être une erreur d'énoncé, vous devez le signaler très lisiblement sur votre copie, en proposer la correction et poursuivre l'épreuve en conséquence. De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, vous devez la (ou les) mentionner explicitement.

**NB : Conformément au principe d'anonymat, votre copie ne doit comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé consiste notamment en la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de la signer ou de l'identifier. Le fait de rendre une copie blanche est éliminatoire.**

**Tournez la page S.V.P.**

### **Information aux candidats**

Vous trouverez ci-après les codes nécessaires vous permettant de compléter les rubriques figurant en en-tête de votre copie. Ces codes doivent être reportés sur chacune des copies que vous remettrez.

### **AGREGATION EXTERNE**

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
EAE	1000A	103	1262

**OPTION A : « ESPACE, TERRITOIRE, SOCIÉTÉ »**  
**Sujet : Géographie et urbanités**

Vous répondrez aux questions suivantes. Vous élaborerez au moins une construction graphique.

**Question 1 :** Proposez une définition synthétique de l'urbanité et de la citoyenneté. En quoi s'agit-il de notions complémentaires ?

**Question 2 :** Quels champs de la géographie s'emparent de la notion d'urbanité et dans quels contextes ? Dans quelle mesure l'urbanité reflète-t-elle des évolutions majeures de la discipline au cours des dernières décennies ?

**Question 3 :** Comment l'urbanité peut-elle enrichir l'analyse géographique de différentes catégories d'espace ?

**Question 4 :** Dans quelle mesure l'urbanité devient-elle une notion opérationnelle ?

**LISTE DES DOCUMENTS**

**Document 1 :** Texte. Jacques Lévy, 2004, « L'urbanité européenne : un patrimoine, un enjeu », *Raison présente*, n°151, « Les politiques de la ville », pp. 91-101.

URL : [https://www.persee.fr/doc/raipr\\_0033-9075\\_2004\\_num\\_151\\_1\\_3877](https://www.persee.fr/doc/raipr_0033-9075_2004_num_151_1_3877)

**Document 2 :** Texte. Guénola Capron, Monica Lacarrieu et Maria Florencia Girola, 2007, « L'urbanité périphérique latino-américaine. Lotissements résidentiels sécurisés et fermés », *Les annales de la recherche urbaine*, 102 | 2007, pp. 78-87.

**Document 3 :** Texte. Isabelle Berry-Chikhaoui, 2009, « Les notions de citoyenneté et d'urbanité dans l'analyse des villes du Monde arabe », *Les Cahiers d'EMAM*, 18 | 2009.

URL : <http://journals.openedition.org/emam/175>

**Document 4 :** Texte, carte et photographies. Pascale Nédélec, 2009, *Réflexions sur l'urbanité et la citoyenneté d'une aire urbaine américaine : (dé)construire Las Vegas*. Thèse de doctorat en géographie, Université Lumière Lyon 2, pp. 187-204.

URL : <http://www.theses.fr/2013LYO20108>

**Document 5 :** Texte. Jean-Pierre Augustin, 2010, « L'urbanité flexible des espaces publics », in J.-P. Augustin et M. Favory (dir.), *50 questions à la ville : comment penser et agir sur la ville*, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, pp. 73-80.

URL : <https://books.openedition.org/msha/2541?lang=fr>

**Document 6 :** Texte. Vincent Coëffé, 2010, « Le tourisme, fabrique d'urbanité », *Mondes du Tourisme*, 2 | 2010. URL : <http://journals.openedition.org/tourisme/277>

**Document 7 :** Texte, schéma. Odette Louiset, 2011, *Introduction à la ville*, Paris, Armand Colin, pp. 148-152.

**Document 8 :** Texte. ENS-Département Géographie et territoires, 2013-2014, « Un urbanisme au service du lien et de la convivialité ? », ENS, Comptes rendus terrains.

URL : <http://www.geographie.ens.fr/un-urbanisme-au-service-du-lien-et-de-la-convivialite.html>

**Document 9 :** Texte et photographies. Agathe Delebarre et Thomas Pfirsch, 2016, « À la recherche d'une urbanité périphérique ? », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, 32. URL : <http://journals.openedition.org/tem/3919>

**Document 10 :** Image. Goethe Institut Marseille, 2019, Programme de la rencontre-débat du 3 avril 2019, *Le Projet Marseille, les urbanités d'une ville fragmentée. Une recherche en géographie urbaine, à la croisée de démarches artistiques*, Marseille.

URL : <https://www.goethe.de/resources/files/pdf175/conference3avril-13.pdf>

**Document 11 :** Texte et photographies. Robin Lesné, 2019, « Quand le déplacement devient une fin en soi. La pratique du parkour, une mobilité qui fait bouger l'urbanité », *Urbanités*, n°11, « Bouger en ville ». URL : <https://www.revue-urbanites.fr/11-lesne/>

**Document 12 :** Texte et carte. Charlotte Bezamat-Mantes, 2020, « Au Canada, des formes différenciées d'urbanité autochtone. L'exemple de Winnipeg, la capitale du Manitoba », *DiploWeb*, Février 2020.

URL : <https://www.diploweb.com/Carte-Au-Canada-des-formes-differenciees-d-urbanite-autochtone-L-exemple-de-Winnipeg-la-capitale-du.html>

**Document 13 :** Texte et photographie. Collectif Nouvelles urbanités, 2020, « Pour de nouvelles urbanités, du projet urbain au projet humain ».

URL : <https://www.enlargeyourparis.fr/societe/pour-de-nouvelles-urbanites-du-projet-urbain-au-projet-humain>

*Tous les documents ont été consultés en 2022. Le classement des documents a été opéré par ordre chronologique.*

**Document 1. Texte. Jacques Lévy, 2004, « L'urbanité européenne : un patrimoine, un enjeu », *Raison présente*, n°151, « Les politiques de la ville », pp. 91-101.**

**URL : [https://www.persee.fr/doc/raipr\\_0033-9075\\_2004\\_num\\_151\\_1\\_3877](https://www.persee.fr/doc/raipr_0033-9075_2004_num_151_1_3877)**

Les villes européennes ne sont pas les plus grandes du monde, mais elles sont les plus « urbaines », les plus riches en urbanité. Ici, un détour s'impose, par l'exploration du concept d'urbanité. On peut espérer ensuite faire surgir la singularité européenne.

### **Évidente et insaisissable**

On peut définir l'urbanité comme « ce qui fait d'une ville une ville ». Cette définition implique un élargissement par rapport à une vision étroitement sociologique (sociabilités urbaines) qui permet de mieux prendre en compte la diversité des expressions de l'urbain sans pour autant renoncer à un concept unifié. Lorsque nous cherchons à identifier les spécificités de l'urbanité européenne, nous nous trouvons immédiatement face à la nécessité de définir l'urbanité tout court. Cette démarche se dissocie des approches culturalistes consistant à ne retenir qu'une définition commune très faible de la ville et à insister sur l'incommensurabilité et l'incomparabilité des situations urbaines concrètes, variables dans le temps et l'espace. Inversement, dans la perspective universaliste à laquelle, par principe, je souscris, le risque est sérieux de prendre des traits particuliers pour des réalités générales et d'analyser les villes à l'aune d'un modèle implicite. (...)

Cette démarche de condensation autour d'un concept aussi universel que possible fait d'abord apparaître l'importance de l'espace à toutes les échelles. Réduite à l'essentiel, la ville est un choix de nature spatiale visant l'utopie d'un passage de deux à zéro dimension. Ce choix s'oppose à la dispersion produite par d'autres options, telles que la diffusion aléatoire ou systématique des réalités sociales sur un territoire. D'où l'importance accordée aux classements les plus élémentaires, à la trame de fond de l'espace des villes, en préalable à toute prise en compte des « fonctions urbaines » ou des seuils de masse. Dans la mise en œuvre de ce principe, c'est par la géographie des densités et des diversités internes qu'on peut le mieux évaluer le niveau de co-présence de toutes les activités et de toutes les populations. Dans la finesse du tissu, enfin, l'espace public manifeste, sous forme à la fois métaphorique et métonymique, le degré de correspondance entre interaction et intégration, entre la société urbaine dans son ensemble et les composantes de cette société qui acceptent, au-delà de l'échange fonctionnel, le « frottement » réciproque.

Ensuite, on voit apparaître le caractère indissociable du matériel et de l'idéal, de la « réalité » et des représentations. La valorisation financière du sol ne peut être séparée des images positives ou négatives du lieu. De même, la visibilité à elle-même d'une société urbaine constitue une condition et une caractéristique de sa vie politique, y compris dans les actions les plus concrètes. Ce qui est vrai dans l'ensemble de la vie sociale se trouve renforcé dans le cas urbain. C'est dire que la densité et la diversité, qui manifestent l'option urbaine, doivent aussi, pour être effectives, être présentes dans la tête des citoyens, qu'une ville sans idée de ville n'est plus tout à fait une ville.

Enfin, il faut insister sur l'idée de virtualité. La forme et la force d'une ville tiennent pour une grande part dans un potentiel non actualisé : des marchés de l'emploi et du logement suffisamment vastes pour limiter les risques de blocage mais aussi un réservoir d'événements imprévus, d'interactions aléatoires, de contacts entre réalités hétérogènes qui constituent le paramètre-clé d'un milieu innovateur. Des notions comme la mobilité ou l'attractivité se définissent comme potentialités, comme actes possibles mais non nécessairement réalisés.

En analysant ces différents aspects, on construit une grille continue, ouverte mais unique, des gradients d'urbanité. Or, tous les indicateurs, qu'ils se situent *a priori* (la trame spatiale, la « forme urbaine ») ou *a posteriori* (les répartitions, les fonctions) ou même qu'ils mesurent la production selon les critères habituels (PIB, par exemple), les villes européennes se situent dans l'ensemble en haut du tableau. Ce sont les villes européennes qui incarnent le mieux le projet urbain, inclus dans l'idée même de ville, telle qu'esquissée plus haut. L'Europe est rejointe ou dépassée par les villes de l'Asie « hydraulique », en matière de densité ; celles-ci bénéficient aussi d'un niveau de ségrégation sociale et de zonage fonctionnel limités, mais montrent souvent, en revanche, un référentiel de diversité (cosmopolitisme) relativement étroit. Sur le continent américain, sauf exception, les indicateurs de l'urbanité affichent des valeurs faibles dans tous les domaines, en matière de densité comme de diversité. Le fort patrimoine d'origine européenne en Amérique Latine, la grande variété d'origine des citoyens en Amérique du Nord ne suffisent pas à enrayer la tendance à faire vivre, sur la même étendue, plusieurs

espaces urbains distincts et faiblement interactifs, soit par juxtaposition entre communautés ethniques (Los Angeles), soit par superposition étanche des territoires et des réseaux propres à chaque classe sociale (Mexico). Les villes européennes sont certes variées, mais elles se situent dans un paquet relativement compact.

**Document 2. Texte. Guénola Capron, Monica Lacarrieu et Maria Florencia Girola, 2007, « L'urbanité périphérique latino-américaine. Lotissements résidentiels sécurisés et fermés », *Les annales de la recherche urbaine*, 102 | 2007, pp. 78-87.**

Le « périurbain pavillonnaire » est une figure de l'urbanité généralement caractérisée par une morphologie peu dense, la prédominance de l'automobile individuelle dans les déplacements, un habitat plutôt unifamilial. (...) En Amérique latine, les ensembles résidentiels sécurisés sont un produit de la mondialisation associé à l'avancée de modèles urbains états-unis, un artefact sans histoire, sans urbanité ou d'une urbanité sans lieu, une espèce de ghetto qui s'alimente de l'égoïsme exacerbé des couches moyennes-supérieures, valorise leur retranchement et l'entre-soi et constitue l'expression d'un retour à la communauté et d'un individualisme exacerbé. Selon ces visions, la ville centrale est la face opposée de ce processus ségrégatif : un milieu cosmopolite où se cultivent une urbanité intense et un échange permanent avec l'autre. (...) Les ménages de classe moyenne supérieure qui font le choix de résider dans des lotissements fermés et sécurisés de la périphérie sont-ils pour autant les fossoyeurs de la ville compacte ? (...)

Pour répondre à (cette) question, nous nous appuyons sur une série d'entretiens compréhensifs menés auprès de ménages de classe moyenne-supérieure, en particulier des femmes, résidant dans des grandes concentrations de lotissements sécurisés à Barra da Tijuca (à l'ouest de Rio de Janeiro), ainsi que dans le nord (municipalités de Pilar et Tigre, en particulier Nordelta, la « ville privée » argentine) et le sud-ouest (Esteban Echeverría et Ezeiza) de Buenos Aires. Nous sommes partis de leur expérience individuelle, leur ressenti, leurs narrations, pour interroger le sens du rapport à la métropole à l'échelle de la vie quotidienne et celui des liens entre individualisme et construction communautaire. (...)

### **L'urbanité périphérique : formes urbaines et individualisme**

(...) La ville, « *fruit d'une interaction quotidienne [...] entre forme matérielle et société citadine* » (Dorier-Apprill, Gervais-Lambony, 2007, p. 7), de liens finement tissés entre urbanité et expérience citadine, pose la question cruciale du rapport à l'altérité en ville. Or, la ville produite dans les périphéries de classes moyennes présente des formes matérielles reproductibles et aisément transposables d'un endroit à l'autre. Les centralités marchandes recréent des ambiances urbaines et constituent des lieux de rencontre, mais avec une plus grande homogénéité sociale et une spécialisation fonctionnelle plus poussée que dans la ville-centre. À Barra da Tijuca, à Pilar, il y a peu d'alternative au centre commercial, et l'autoroute concentre les principaux équipements. De fait, la vie quotidienne des résidents des lotissements fermés et sécurisés s'appuie principalement sur des réseaux de lieux polarisés par les autoroutes et les grands axes de circulation, à Barra da Tijuca l'avenida das Américas, *strip* commercial long de plusieurs kilomètres, à Pilar l'autoroute panaméricaine. (...)

Les quartiers centraux de la ville compacte latino-américaine offrent, certes, une plus grande hétérogénéité d'expériences citadines, parce qu'ils demeurent, malgré les évolutions, les principaux lieux de croisement des flux de travailleurs, de résidents, etc., de concentration des activités, ce qui n'est pas le cas des franges métropolitaines où les logiques de division sociale et de spécialisation fonctionnelle de l'espace sont poussées à leur comble. Mais y compris dans les villes-centres, voire dans les quartiers centraux, les *malls* visent autant à capter les flux d'automobilistes qui transitent par là que les habitants qui vivent à proximité. Les tours dotées d'équipements haut de gamme et de services vigilance privée situées en retrait de la voie publique au cœur d'îlots de très grande superficie s'y développent également massivement. Les villes-centres latino-américaines, à la différence des villes européennes (du moins dans leur figure idéal-typique), ont pleinement intégré les grands équipements marchands d'envergure. Les pratiques quotidiennes des habitants de classe moyenne supérieure de la périphérie, diffèrent-elles autant de celles des habitants des quartiers centraux ? : que ce soit par goût, par nécessité, par manque de choix, ou simplement pour aller au cinéma, qui ne va jamais au shopping center ? Les frontières sociales sont-elles d'ailleurs forcément matérialisées ? (...)

### Ville et rapport à l'altérité

Le lotissement, d'autant plus quand il est fermé, offre un ordre social local produit par un contrôle collectif, en général lié à des règlements internes qui peuvent s'immiscer jusque dans les détails les plus privés de la vie quotidienne. De toute évidence, nombreux sont les habitants qui ont cherché à fuir le « désordre » des quartiers centraux jugés trop denses, dans certains cas « décadents », pour un mode de vie alternatif avec une meilleure qualité de vie, loin de la pollution, des embouteillages, de l'insécurité, des « bousculades », du « bruit trop fort ». Ces représentations négatives de la ville sont souvent étroitement liées à la perception des risques encourus dans le centre. (...) Ces citadins recherchent ainsi parfois une nouvelle ruralité, mais le plus souvent une autre urbanité : de « nouvelles » manières de vivre la ville issues de « nouvelles » manières de la faire, renvoyant en fait à une urbanité imprégnée de nostalgie, celle d'un « quartier imaginaire » (Lacarrieu, 2002), plutôt d'une ville traditionnelle dans ses formes à la fois spatiales (le « quartier-village » ou une petite ville du passé) et sociales (la civilité « civilisatrice » des bonnes manières). L'imaginaire de la ville dangereuse puise son origine dans une expérience citadine, mais il est renforcé par les médias, les discours des promoteurs, etc.

**Document 3. Texte. Isabelle Berry-Chikhaoui, 2009, « Les notions de citadinité et d'urbanité dans l'analyse des villes du Monde arabe », *Les Cahiers d'EMAM*, 18 | 2009. URL : <http://journals.openedition.org/emam/175>**

Urbanité ou citadinité ? Dans quelle mesure ces notions permettent-elles de décrire des réalités différentes propres aux villes ? Est-il pertinent de les maintenir toutes deux ? Ces questions ne sont pas vaines puisque ces notions co-existent encore aujourd'hui, avec des significations parfois différentes, parfois équivalentes, dans le champ de la géographie française et dans celui des études urbaines dans les pays du Sud. (...)

La distinction entre urbanité et citadinité a été formalisée dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* (J. Lévy et M. Lussault, 2003). Dix ans auparavant, le dictionnaire de référence de la géographie française, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, coordonné par Roger Brunet, Robert Ferras et Hervé Théry (1992), ignorait la « citadinité », tandis qu'une petite vingtaine de lignes étaient consacrées à l'« urbanité » comme « caractère de ce qui est urbain » ou encore, reprenant un sens commun, comme « civilité » : « ensemble de traits de comportements positifs, impliquant courtoisie, respect de l'autre, bonnes mœurs et usages » « que l'on assurait être le propre des citadins par opposition aux habitants de la campagne » (pp. 498-499). (...)

Quant à la citadinité, qui fait alors son entrée dans un dictionnaire spécialisé de géographie, elle renvoie aux pratiques et aux représentations des individus et des groupes, appréhendés comme des acteurs sociaux. Elle est « [...] une relation dynamique entre un acteur individuel (individuel au premier chef mais aussi collectif) et l'objet urbain. [...] La citadinité constitue un ensemble - très complexe et évolutif - de représentations nourrissant des pratiques spatiales, celles-ci en retour, par réflexivité, contribuant à modifier celles-là » (J. Lévy et M. Lussault, 2003, p. 160). Selon Philippe Gervais-Lambony dans le *Vocabulaire de la ville* (2001), cette notion émerge dans les années 1990 dans plusieurs recherches sur les villes du Sud pour proposer une approche par les pratiques et les représentations des habitants. Parmi ces recherches, celles sur les villes du Monde arabe ont sans aucun doute participé à asseoir cette notion. Les apports des travaux sur les pratiques et les représentations des populations vivant en ville ont été formalisés dans un ouvrage collectif (1996) qui fait date, coordonné par Michel Lussault et Pierre Signoles, *La citadinité en questions*, lequel, avec d'autres travaux sur l'Afrique subsaharienne (P. Gervais-Lambony, 1994), a probablement facilité la diffusion de la notion et de l'approche qui lui est liée<sup>1</sup>. La parole est ainsi donnée à ceux qui habitent la ville (au sens de l'« habiter »), y compris aux plus pauvres d'entre eux, souvent en provenance des campagnes et

---

<sup>1</sup> Nous pouvons aussi renvoyer à ce sujet aux travaux sur les villes d'Amérique Latine qui s'inscrivent dans cette perspective de compréhension des villes à travers l'appréhension des pratiques et des représentations des populations résidant en ville, bien que certains auteurs parlent plutôt d'urbanité. Cf. J. Monnet et G. Capron (édit.), 2000.

habituellement considérés comme des non-citadins. La réflexion est orientée sur les rapports que les habitants construisent aux espaces urbains, sur leur citoyenneté (ou, selon les auteurs, leur urbanité), entendue ici comme relation dialectique entre les individus (y compris dans leurs appartenances collectives) et la ville, à différentes échelles spatiales et dans différents types d'espaces (quartiers centraux, périphériques, planifiés, non réglementaires, riches, populaires, etc.). (...)

La réponse à ces interrogations est loin d'être simple et entendue. En effet, les auteurs ne s'accordent pas sur le sens à donner à citoyenneté - quand ils emploient le terme -, pas plus d'ailleurs que sur urbanité. Pour certains, citoyenneté et urbanité peuvent revêtir le même sens, pour d'autres, ils ont des sens approchants et, pour d'autres encore, ils renvoient à des significations différentes.

**Document 4. Texte, carte et photographies. Pascale Nédélec, 2009, *Réflexions sur l'urbanité et la citoyenneté d'une aire urbaine américaine : (dé)construire Las Vegas*. Thèse de doctorat en géographie, Université Lumière Lyon 2, pp. 187-204.**

URL : <http://www.theses.fr/2013LYO20108>

### **Le déni de l'urbanité végasienne**

Las Vegas ne serait pas une « vraie ville » : c'est en tout cas la remarque que m'ont faite la majorité des interlocuteurs rencontrés tout au cours de ma thèse, et que subissent régulièrement les habitants végasiens. Parmi ces interlocuteurs, j'identifie plusieurs universitaires ou intellectuels (...) qui affirment sans détour que Las Vegas n'est pas une ville. Bruce Bégout arrive en tête, comme le sous-entend le titre même de son ouvrage, *Zéropolis* : « il se pourrait que la vraie chimère que comporte Las Vegas soit la ville elle-même [...] Tous les qualificatifs négatifs que l'on peut attribuer en général à une ville lui conviennent, car son absence de consistance lui donne précisément une existence incertaine : no man's land, terrain vague, non-lieu, ville fantôme, simulacre urbain, ville de nulle part, etc. [...] Ville du degré zéro de l'urbanité » (2002 p. 23). « C'est bien là [...] l'utopie végasienne que de laisser croire qu'elle est une ville » (*idem* p. 108). Pas de doute possible, Las Vegas « n'est pas une vraie ville » (*a real city*) ni pour la sociologue Sharon Zukin (2011), ni pour les géographes de l'*Association des Géographes Américains* qui se sont « plaints que Las Vegas n'était pas une « vraie » ville » (AAG 2009 p. 3). Las Vegas n'est ainsi pas un « véritable lieu » (*a real place*, Fuat Firat 2001 p. 101), au point que la *Royal Geographical Society* (RGS), la société royale de géographie en Grande-Bretagne, utilise l'exemple de Las Vegas comme illustration d'un « lieu impossible » (*impossible place*). Dans le cadre d'une plateforme pédagogique à destination d'élèves de collège, un module pose ainsi la question de savoir « Est-ce que Las Vegas est un lieu véritable ? ». (...)

Derrière ces affirmations sans nuance, se lit une véritable négation de l'urbanité de Las Vegas qui ne disposerait pas des critères nécessaires pour être qualifiée comme une entité urbaine à part entière. Las Vegas souffre donc d'un déni d'urbanité, déni défini comme « refus de reconnaître comme vrai » (*Le Robert*) : on refuse de reconnaître son statut de ville. Ces critiques découlent directement d'une focalisation de l'attention des chercheurs et des commentateurs sur une infime portion de l'aire urbaine végasienne, à savoir le Strip. La négation de l'urbanité de Las Vegas est intimement liée à la vision déformée de l'aire urbaine, selon laquelle le Strip est Las Vegas. En effet, toutes les analyses précédemment citées s'appuient sur une synecdoque réductrice et généralisent de façon abusive les caractéristiques d'un quartier à l'ensemble de l'aire urbaine. Le décalage entre l'emprise physique du Strip et la place qu'il occupe dans les perceptions de l'aire urbaine végasienne est pourtant flagrant : comme le souligne la figure 1, le Strip ne représente qu'à peine 10 kilomètres carrés dans une aire urbaine de plus de 1 000 kilomètres carrés, soit seulement 1 %<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Estimation réalisée à l'aide des logiciels Google Earth et ArcGIS.

**Figure 1. L'emprise spatiale du Strip comparée à l'ensemble de l'aire urbaine végasienne**



Source : d'après US Census (*Urbanized Areas shapefiles*).

### **Une urbanité et une citoyenneté propres aux enclaves touristiques ?**

(...) En premier lieu, il est reproché à Las Vegas, donc plus exactement au Strip, d'être entièrement médiatisé par la marchandisation et le consumérisme. Il est vrai que les paysages des quartiers touristiques sont essentiellement façonnés par les messages publicitaires et les incitations à consommer. Le touriste est en permanence incité à dépenser, soit directement en jouant de l'argent aux tables des casinos et dans les machines à sous, soit dans l'un des innombrables magasins qui parsèment les trottoirs, dans les galeries marchandes des casinos ou dans les centres commerciaux. De façon similaire, Fremont Street Experience s'est transformée, d'une rue traditionnelle en une galerie marchande. (...)

Cette omniprésence de l'incitation à consommer, qui n'est que faiblement compensée par les quelques activités gratuites, est à l'origine des reproches d'un rapport consumériste à l'environnement urbain. Le mobilier urbain est ainsi étroitement conditionné à la présence d'un établissement marchand : pour le touriste qui souhaiterait se reposer et s'asseoir sans entrer dans un casino, il existe peu d'options hormis les quelques terrasses de café, où la consommation est obligatoire. Les trottoirs du Strip et de Fremont Street sont conçus de manière à limiter au maximum les lieux où le visiteur pourrait s'arrêter sans dépenser : on ne trouve que de rares bancs publics conditionnés par la présence d'un arrêt de bus. Les éléments architecturaux comme les rebords d'escaliers, les bordures de fontaines ou de parterres végétaux sont le plus souvent conçus comme des arêtes, inconfortables voire impropres à la station assise. De tels choix architecturaux et paysagers sont justifiés par les groupes hôteliers et par le comté par un argument sécuritaire : il s'agirait d'éviter l'installation de marginaux et de sans-abri le long du Strip. Derrière l'argument sécuritaire, il faut lire une volonté supplémentaire de contrôler et d'encadrer les usages de la rue, qui en comparaison devient moins attractive que l'intérieur des casinos. (...)

La thématization architecturale des casinos participe alors d'un mouvement de décrochage d'avec la réalité urbaine tout en en gardant la façade. Les hôtels-casinos, mais également leurs centres commerciaux et certaines chaînes thématiques, mettent en scène des environnements urbains, pour en faire des simulacres, soit par définition des paysages qui n'ont que l'apparence de ce qu'ils prétendent être (Baudrillard 1981) (Figure 2).

## Figure 2. Planche photographique : des simulacres de paysages urbains

Les casinos Paris, Las Vegas (à droite) et New York New York (ci-dessous à gauche) fondent toute leur architecture intérieure sur la réplique d'environnements urbains : une terrasse de cafés bordée de façades haussmanniennes, une bouche de métro parisienne façon Guimard ou encore une rue new yorkaise typique du quartier de Greenwich Village. Des libertés sont prises par rapport aux originaux : les immeubles sont à échelle réduite, le ciel bleu est peint au plafond et les arbres sont en plastique.



(...)

Le déni d'urbanité opposé à Las Vegas trouve une légitimation pour les commentateurs dans la privatisation de l'espace public. (...) Le brouillage des frontières entre espace public et privé est prolongé aux abords des hôtels-casinos. Non contents de maîtriser la fréquentation à l'intérieur des casinos, certains établissements ont fait main basse sur leur environnement immédiat : les trottoirs, pourtant situés dans le domaine public. *A priori*, le Las Vegas Boulevard semble être l'illustration parfaite de la rue, forme la plus élémentaire et la plus courante de l'espace public (Gourdon 2001, Charmes 2006). Les trottoirs du boulevard sont ainsi un lieu vivant où il se passe toujours quelque chose, où il y a toujours quelque chose à faire et à voir. Afin de mieux capter l'attention des piétons et leur donner envie d'en voir plus à l'intérieur, les hôtels-casinos ont étendu leur univers et leur emprise sur la rue en développant des attractions à l'extérieur des complexes hôteliers, sur les trottoirs du Las Vegas Boulevard. Il faut ici souligner la nature gratuite de ces attractions, qui sont une exception dans la marchandisation généralisée qui domine les quartiers touristiques. Parmi les plus connues, on peut citer le spectacle chorégraphié des fontaines du Bellagio, la reconstitution d'une bataille navale entre pirates et sirènes devant le casino T.i., ou encore l'éruption volcanique du Mirage programmée toutes les demi-heures une fois la nuit tombée. La rue du Strip serait donc un lieu de l'expérimentation libre et gratuite de la ville, de la rencontre avec l'autre ; l'incarnation d'un lieu d'interactions humaines et sociales, où règnent les libertés de circulation et d'expression.

**Document 5. Texte. Jean-Pierre Augustin, 2010, « L'urbanité flexible des espaces publics », in J.-P. Augustin et M. Favory (dir.), 50 questions à la ville : comment penser et agir sur la ville, Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, pp. 73-80.**

**URL : <https://books.openedition.org/msha/2541?lang=fr>**

Les espaces publics sont une entrée incontournable pour questionner le concept d'urbanité qui revêt plusieurs significations. Dans un sens large, il désigne ce qui fait de la vie urbaine une expérience spécifique. Dans un sens plus étroit, il évoque cette « communication dans la distance » analysée par la sociologie urbaine et qui constitue le fondement des mécanismes de la sociabilité dans les espaces publics. Les espaces publics dans leur diversité, leur particularité et leur hétéronomie correspondent à un géotype urbain, un kaléidoscope et un concentré d'urbanité. Si l'urbanité définit l'essence de la ville et le caractère proprement urbain d'un espace (Lévy et Lussault, 2003, p. 966), on peut considérer les

espaces publics comme étant, à la fois, des géosymboles et des opérateurs de leur organisation et de leur fonctionnement. Les propositions de Michel Lussault concernant l'urbanité peuvent être reprises et appliquées aux espaces publics. Dans ce sens, et en utilisant les termes de l'auteur, l'urbanité des espaces publics procède du couplage de la densité et de la diversité, et des interactions qu'ils permettent. Il est possible de classer, d'analyser, de discriminer les espaces publics et les variations de leur urbanité aux différents moments de leur histoire en définissant un gradient d'urbanité. Ce gradient ne se résume pas à ses dimensions matérielles ou fonctionnelles, mais intègre les réalités immatérielles liées à leur instrumentalisation, aux normes et aux valeurs collectives et individuelles qui les construisent. Dans ce jeu, la géographie, science de l'espace, rappelle que l'urbanité des espaces publics ne se réduit pas à la densité de leur usage (démographie), à leur diversité sociale (sociologie et ethnologie), à leur rôle marchand (économie), à leur organisation (aménagement et urbanisme), mais doit aussi prendre en compte leur configuration spatiale. Comme le note Lussault, « *à masse égale de densité et de diversité, deux situations urbaines peuvent être qualifiées par une urbanité différente du fait même d'une différence d'agencement spatial et des potentialités particulières que celui-ci est susceptible d'offrir et qui, dans certaines circonstances, permet même à une entité urbaine de rattraper, par exemple un déficit de diversité par une spatialisation efficace de la densité et des accessibilités et contacts qu'elle autorise* ».

C'est la combinaison de la densité, de la diversité et des configurations spatiales des espaces publics qui peut permettre de renouveler les analyses empiriques et de distinguer, toujours selon l'auteur, plusieurs niveaux d'urbanité. Cette invitation à la recherche, à partir d'une théorie de l'urbain et de la prise en compte des géotypes (Nijman, 2000) qui la constituent, mérite attention et ouvre des pistes pour une géographie de l'urbanité qu'il reste à élaborer (Groth et Corijn, 2005). Notons enfin que l'analyse des espaces publics, comme géotype central de l'urbanité, souligne les grandes tensions qui se manifestent dans les villes, celle du local et du mondial, celle du privé et du public (Labica, 2001) et celle de l'autonomie et de l'hétéronomie.

**Document 6. Texte. Vincent Coëffé, 2010, « Le tourisme, fabrique d'urbanité », *Mondes du Tourisme*, 2 | 2010. URL : <http://journals.openedition.org/tourisme/277>**

Jean-Didier Urbain affirmait au début des années 1990 que la ville fonctionnait désormais comme une "*anti-destination*" (1993, p. 143). La réalité nous oblige aujourd'hui à constater que les métropoles n'ont sans doute jamais été aussi fréquentées par les touristes. Dans tous les cas, elles restent les premières destinations, et pas seulement en tant que commutateurs, portes d'entrée vers d'autres lieux touristiques. Il faut dire aussi que le tourisme est un phénomène fondamentalement urbain. Invention des citadins, il en cristallise les valeurs et les pratiques jusque dans les lieux *a priori* les plus éloignés du modèle urbain, tel que nous le concevons en Europe au moins, et qui reste fondé sur la masse, la contiguïté et la monumentalité, attributs condensés par la ville. Mais si le phénomène touristique et le champ de l'urbain ont partie liée, les recherches en tourisme ont jusqu'à présent conforté une formule qui résonne comme un pléonasme en parlant de "tourisme urbain". Cela dit, la formule a surtout entériné l'implicite dont nous venons de parler, "tourisme urbain" désignant en réalité, pour la plupart des chercheurs, les liens existant entre tourisme et ville.

La géographie urbaine s'est d'ailleurs elle-même longtemps confondue avec l'étude de la ville (Lussault, 2003), tout en "ratant" l'attention portée au tourisme en tant que phénomène urbain (Duhamel et Knafo, 2007). Or avec l'urbanisation du XX<sup>e</sup> siècle (disons, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'à aujourd'hui), la ville "ne se tient plus", est sortie de ses limites et le concept ne suffit plus à rendre compte des phénomènes qui lui sont liés. Alors que la ville a constitué "*une des réponses possibles apportées par les groupes humains à la question de la distance*", lesquels ont fait le choix ici de privilégier le "*maximum de coprésence*" (Lussault, 2007a, p. 269), "*l'affirmation de la discontinuité spatiale comme élément caractéristique de toutes les organisations urbaines contemporaines constitue une véritable subversion de l'ordre traditionnel, marqué par la contiguïté territoriale et l'évidence de la délimitation entre la ville et son extérieur (la campagne)*" (*idem*, p. 287).

La pensée de l'urbain, concept plus générique, semble mieux adaptée aux objets émergents, qui contiennent de la ville, sans s'y réduire pour autant. Au fond, c'est une part de l'urbanité, ce qui fait qu'une ville est une ville et qui est défini en compréhension par Jacques Lévy à travers le couplage de

la densité et de la diversité (1999), qui a changé et que nous devons appréhender. La diversité pourrait constituer un indicateur d'autant plus intéressant dans le cas du tourisme, qui suppose une relation à l'autre et l'ailleurs dans le contexte d'une mobilité temporaire (Équipe Mit, 2002). De ce point de vue, le tourisme permet la coprésence de réalités plus ou moins diverses (sociales, culturelles, matérielles, etc.) qui étaient auparavant séparées.

L'urbanité paraît (...) adaptée pour lire les lieux touristiques, en tant qu'elle reconnaît leur dimension urbaine tout en évitant de leur fixer d'emblée une configuration spatiale. C'est notamment au travers des relations entre lieux touristiques et pratiques (avec les normes et valeurs qui sous-tendent ces dernières) des touristes que nous envisageons de travailler ici l'urbanité. Si tous les lieux touristiques sont urbains, quelles sont les situations que l'on peut observer le long de ce continuum d'urbanité ? Comment les lieux touristiques font-ils varier les figures de l'urbanité ? Quels ingrédients urbains les pratiques touristiques donnent-elles à voir et comment contribuent-elles à produire de l'urbanité ? (...)

### **Le « comptoir touristique » entre hétérotopie et urbanité paradoxale**

L'existence de "comptoirs touristiques" (Équipe Mit, 2002) tels que les villages-clubs, lieux créés par et pour les touristes selon une exclusivité qui fait du "résident" un intrus, s'explique notamment par ce rapport au lieu. La clôture, matérialisée par un système d'entrées sélectives (tarifées), joue ici le rôle d'enveloppe protectrice, en créant un territoire aux limites franches, garantissant le déploiement d'un dedans plus favorable à l'impression d'intimité et donc de familiarité. Ce principe de la disjonction fait donc du comptoir touristique une hétérotopie *a priori* peu respectueuse du principe de l'urbanité qui renvoie au non programmé comme nous l'avons vu. (...)

Dans les comptoirs, ce qui fait tenir ensemble les touristes est en tout cas la garantie pour chacun d'entre eux de pouvoir bénéficier de l'anonymat permettant d'optimiser leur désir de récréation, c'est-à-dire de rupture avec les contraintes du quotidien, d'autant qu'ici l'encadrement matériel (hébergement, restauration, etc.) est maximal et atténué un peu plus la prise de responsabilité (Ceriani, Duhamel, Knafou et Stock, 2005). Le vocable de "village" attribué parfois à certains comptoirs doit, de ce point de vue, être nuancé. Si l'on poursuit sur l'exemple du *Club Méditerranée*, les "villages" ne sont pas des lieux de l'interconnaissance, comme c'est le cas des petites communautés villageoises où la stabilité des composants sociaux ne permet pas l'anonymat. Ici, exception faite du cercle amical et/ou familial déjà constitué avec lequel l'individu touriste peut éventuellement se déplacer, il est improbable, voire impossible, comme l'avait analysé Ulf Hannerz à propos de la grande ville, d'*"anticiper le déroulement de la rencontre (...) lorsqu'on ne sait rien de la biographie de son interlocuteur"* (1983, p. 148). Autrement dit, au moins au départ, les touristes sont des anonymes les uns pour les autres. Et si les membres du "village" finissent par se reconnaître du fait de la densité (proximité physique des individus et forte accessibilité entre eux grâce à la multiplicité des lieux de rencontre) et de la taille modeste de l'agrégat social, l'intégration régulière de nouveaux arrivants permet au lieu de se maintenir dans l'urbanité.

Enfin, les comptoirs jouent parfois le rôle d'attracteur, agrégeant de nouvelles pratiques et de nouveaux lieux dans leur environnement immédiat, comme c'est le cas par exemple de Val d'Europe, ville nouvelle dont l'existence dépend en partie de celle de Disneyland Paris, par ailleurs très bien connecté au monde et à l'aire métropolitaine parisienne grâce à la multimodalité des réseaux de circulation. Ici, c'est bien en tirant parti de réserves foncières et de très faibles densités que le comptoir a émergé, jusqu'à créer de la centralité, au-dedans comme au-dehors de ses limites matérielles (la barrière physique constituée par l'entrée tarifée). Les bords du parc ne sont pas qu'internes, construits sur une seule face (l'enclavement), mais aussi externes, en sorte que la discontinuité apparente du parc est en réalité une ligne de contact qui suscite l'attractivité. L'accumulation urbaine est en cours sur les bords de Disneyland, comme en témoigne la croissance du nombre de résidents à Val d'Europe (20 000 habitants en 2004 contre 5 000 en 1989) (Boccaro, 2004), mais aussi l'émergence de nouveaux équipements et services (hôpital, centre commercial dont la taille n'a pas d'équivalent en Europe, etc.) qui diversifient les fonctions urbaines. Certains guides consacrés à ce parc à thème se sont d'ailleurs emparés de cette réalité en inversant les polarités, faisant de Disneyland le centre de l'aire métropolitaine parisienne et de Paris sa périphérie (Eltchaninoff, 2007).

Au-delà de ce modèle centre-périphérie quelque peu daté et parfois mal adapté du fait de sa connotation géométrique, il est clair que "l'urbanité absolue" ne suffit pas ici à comprendre le sens du lieu, si bien que c'est "l'urbanité relative" (Lévy, 1999) qui est pertinente. La masse d'objets présents à

l'intérieur du comptoir, de même que son fonctionnement en soi, sont insuffisants pour qualifier ce lieu, si bien que c'est l'agencement des échelles qui est significatif.

(...) En assumant la métaphore de la ville, en privilégiant certaines figures de l'espace public comme les mobilités pédestres qui permettent à tout un chacun d'être exposé à tous les autres, le comptoir peut ainsi être appréhendé comme un microcosme urbain. Du coup, il n'est plus aussi facile d'opposer le comptoir à des types de lieu qui ressortissent a priori plus nettement à l'urbain.

### **De la station à la métropole : une montée en urbanité**

Cette dernière affirmation peut se vérifier si la comparaison est faite avec la station touristique, fondée sur l'ouverture et la diversité des fonctions (résidence, tourisme, etc.), mais dont l'urbanisme a d'abord été inspiré par un modèle industriel peu favorable à la mixité (équipe Mit, 2005 ; Coëffé, 2009).

Certaines stations, que Philippe Duhamel a qualifiées de "*communautés vacancières*" (2006), opèrent même un tri très sélectif de leurs membres par l'omniprésence de la résidence secondaire qui permet de maintenir un monde de l'interconnaissance plus à même de faire baisser le niveau d'anonymat et d'imprévu, et donc le gradient d'urbanité. Mais le comptoir ne peut pas non plus être saisi seulement comme une figure inversée de la métropole touristique. C'est vrai que celle-ci a l'avantage d'agrèger une masse critique capable d'"*augmenter la gamme des différences*" (Wirth, 1990, p. 264), mais cette virtualité n'est pas forcément actualisée, valorisée. Or il se trouve que les touristes jouent régulièrement un rôle d'opérateur de l'interaction entre les différentes réalités urbaines.

Les touristes qui fréquentent la grande ville font en effet le choix de s'immerger dans un milieu fortement chargé en altérité, même s'ils savent aussi qu'ils pourront y trouver les standards mondialisés qui sont autant de repères devenus familiers (enseignes de McDonald, par exemple). Autrement dit, l'altérité n'est pas subie mais recherchée, et les métropoles touristiques produisent de ce point de vue un dispositif à travers lequel touristes et résidents constituent une ressource mutuelle. C'est notamment le cas au moment des grands événements comme la Nuit Blanche, la Techno Parade ou la Gay Pride, qui mêlent de plus en plus ces deux segments dans la plus grande proximité, au moment même où, dans leur quotidien, les citadins habitent pour beaucoup le périurbain et ses faibles densités.

### **Document 7. Texte, schéma. Odette Louiset, 2011, *Introduction à la ville*, Paris, Armand Colin, pp. 148-152.**

Que faut-il dévoiler en premier du concept ou de la « théorie d'urbanité générale » ? La question ne peut être réglée tant le concept et la théorie sont imbriqués. La perspective est théorique mais le concept est un problème avant d'être un outil. L'urbanité est bien un problème géographique en tant qu'elle est une réponse à celui de la distance mais elle est aussi construction intellectuelle pour penser la société avec la ville, un concept. De ce point de vue, elle est un moyen de réflexion, moins pour apporter une réponse unique et définitive à la question « qu'est-ce que la ville ? », que pour éclairer les implicites et clarifier les positions disciplinaires quand elles sont aussi philosophiques et politiques. Cet outil, cependant, n'est pas seulement conçu comme un point de départ : il est aussi l'horizon de la réflexion sur sa face problématique. En définissant la ville comme un « géotype », la nécessité s'impose de trouver le plus petit dénominateur commun à toutes les villes comme propriété et non plus comme nombre ou étendue. Si la ville fait « lieu » au sens de l'annulation des distances voire de la « circonstance » (Retaillé, 1997), le concept-horizon est susceptible d'être appliqué à de très diverses configurations urbaines. C'est pourquoi, concept et théorie jouent sur le même plan, celui des deux propriétés qui cernent *a minima* cet espace des sociétés : densité et diversité comme agglomération autour d'un point « sacré » d'origine. Certains suggèrent de la compléter, notamment par des éléments liés à la citadinité par l'identité politique. (...)

Densité et diversité ne constituent pas des indicateurs simples, mesurables a priori pour être ensuite synthétisés. C'est leur « arrangement » qui contribue à définir un niveau d'urbanité, ce qui va bien avec le mouvement, soit dit en passant. En effet, chacune des propriétés jouit d'une relative autonomie et l'on pourrait apparenter la présence d'une ville à leur conjonction, une sorte de « somme constante » dont les termes peuvent néanmoins varier. A urbanité « équivalente », deux situations peuvent se présenter différemment : une ville très diverse et peu dense, une très dense et peu diverse. À

partir d'un plus petit dénominateur commun (présence de densité et de diversité), le dosage variable laisse de la place aux manières de faire. (...)

Cette conjonction n'est pas une idée neuve et rappelle d'autres tentatives pour exprimer le rassemblement de la diversité en un « point » par la polarisation et la centralité. J. Lévy en convient, notant que la ville et la centralité sont synonymes mais prenant aussi le soin d'observer les conditions dans lesquelles la centralité peut être invoquée. Commune à toutes les villes et à toutes les époques, la fixation des « activités humaines » (temple, marché, entrepôt, citadelle...) en un lieu constitue bien, comme il a été si souvent affirmé, un élément fort de l'urbanité. Pour autant, les formes de la centralité ne sont pas non plus dessinées *a priori* : « la généralisation du concept d'urbanité permet aussi de rediscuter la notion. Les deux idées sont interchangeables à condition de sortir d'une vision morphologique du centre-ville et plus encore d'une vision géométrique ou patrimoniale de sa localisation » (Augé, 1994).

À l'image de la centralité, l'urbanité n'est pas réductible à une géométrie, à un espace discret. La propriété de la ville ne demeure pas l'apanage d'un espace circonscrit. Elle se diffuse, elle « déborde » les limites, un temps pensées comme constitutives de sa nature. (...)

### **Le gradient d'urbanité**

Le concept de « ville » ne se décline décidément plus en surface ni en territoire mais se présente sous la forme d'un gradient. Ce gradient d'urbanité mobilise l'idée précédemment évoquée de la « somme à valeur constante ». Il n'y a plus lieu de considérer deux pôles spatiaux et sociétaux, ville/campagne, mais un seul : pour résumer les propos [de J. Lévy], la ville occupe tout l'espace et toute la société mais l'intensité de l'emprise varie. Les campagnes mutent en infra-urbain c'est-à-dire en une « situation d'urbanité minimale ». Les deux entités laissent place à six géotypes incarnant, à la fois, niveaux et types d'urbanité (fig. 1).

Ces géotypes ne constituent pas une typologie de villes. Ce sont des repères approchant la mesure combinée des deux propriétés du concept (densité et diversité). Ce même gradient et la même combinatoire peuvent ainsi être mobilisés pour appréhender la diversité des situations urbaines dans le monde. Le gradient évite la délimitation malgré la persistance d'une hiérarchie avec Amsterdam pour référence.

Sans souscrire tout à fait à l'hypothèse de F. Choay qui observe la fin des villes avec le règne de l'urbain, la théorie de l'urbanité générale introduit des critères établissant que les villes sont plus ou moins urbaines : leur degré d'urbanité s'élève selon un gradient fondé sur l'intensité des deux propriétés. La ville industrielle est moins urbaine que la ville ancienne : activités et catégories sociales y sont séparées (zonage) tandis que le fonctionnement systémique de la ville ancienne lui confère une urbanité plus marquée. La ville industrielle est même présentée comme « une caricature de ville ». Révolution industrielle et urbanisme fonctionnel l'auraient détourné de sa qualité urbaine. Succédant à la période industrielle désignée comme une « éclipse » de l'urbanité, l'allure post-industrielle des villes redonnerait à l'urbanité sa capacité productive. (...)

La portée de cette proposition théorique est-elle à la mesure de ses ambitions : inscrire la recherche urbaine dans une recherche sur la relation société/espace ? Clarifier le concept de « ville » en tant que configuration spatiale et sociétale ?

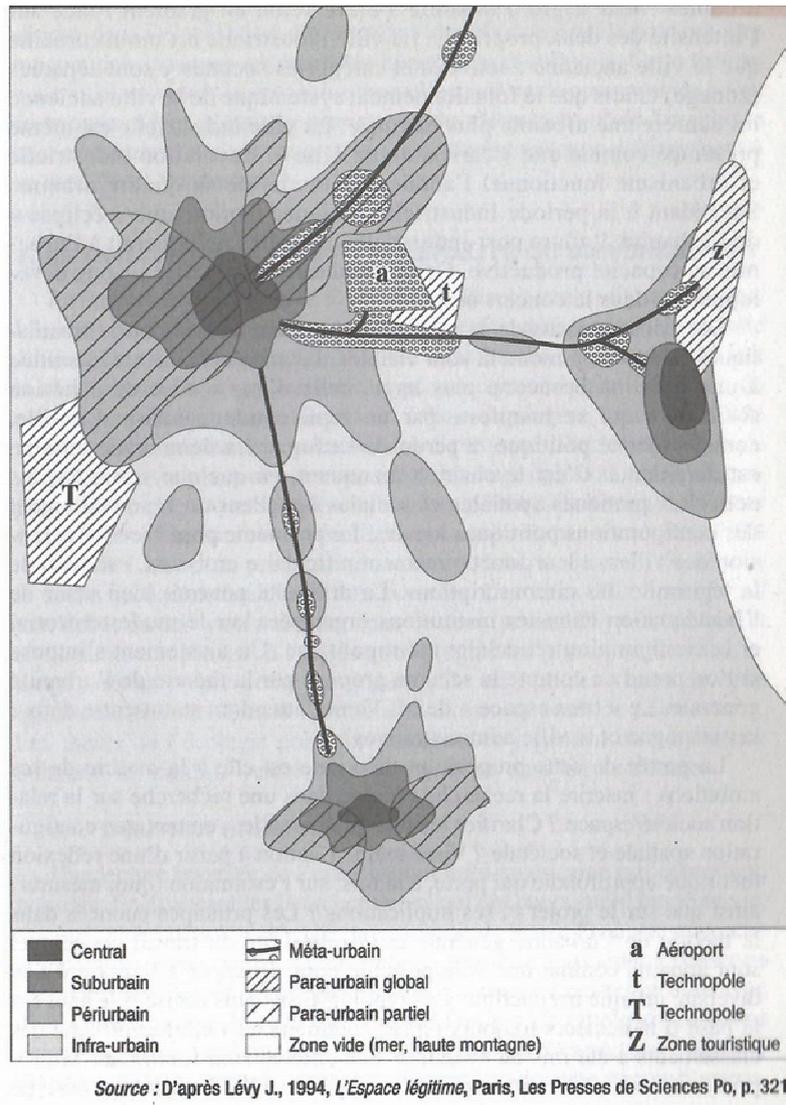


Figure 1. Les géotypes de l'urbanité

**Document 8. Texte. ENS-Département Géographie et territoires, 2013-2014, « Un urbanisme au service du lien et de la convivialité ? », ENS, Comptes rendus terrains.**  
 URL : <http://www.geographie.ens.fr/un-urbanisme-au-service-du-lien-et-de-la-convivialite.html>

Dans les projets de la Part-Dieu comme de Confluence, la volonté de valoriser les espaces publics est fortement présente. Celle-ci a vocation à favoriser les rencontres et à faire des deux quartiers des espaces de vie et de convivialité, c'est-à-dire des espaces habités. En d'autres termes, les projets cherchent à favoriser l'« urbanité » dans ces espaces, qui correspond selon la définition d'Augustin Berque au « mode d'être de la ville comme système de représentation et comme construction collective qui rend possible la convivialité (au sens étymologique du terme) entre différents groupes, entre différentes populations usant d'espaces communs » (A. Berque, 1994).

À la Part-Dieu, cette volonté était présente dès le projet initial. Les rédacteurs du site internet de Lyon Part-Dieu insistent bien sur cet élément puisqu'ils notent que « depuis 40 ans, les acteurs de la Part-Dieu conjuguent leurs efforts à ceux du Grand Lyon pour co-produire un quartier performant qui facilite les échanges et les rencontres, accélère le développement économique, produit des emplois et facilite la vie en ville ». Dans le plan masse de 1967, la fonction dominante était la culture. Le quartier s'organisait autour d'un axe culturel Est-Ouest dans lequel les équipements étaient reliés par une promenade végétalisée et de larges espaces publics animés. Cette organisation avait bien vocation à

favoriser les pratiques de l'espace public et les rencontres au sein du quartier. Aujourd'hui, le projet de la Part-Dieu affiche toujours les mêmes objectifs. Il prévoit la création de nouveaux espaces publics comme un jardin suspendu sur le toit des halles Paul Bocuse et un espace de détente et de loisir sur la toiture du centre commercial afin de rendre le quartier plus animé. Il promeut aussi la réintroduction de la nature notamment à travers la plantation d'arbres le long des voies et la création de parcs visant à établir une continuité entre le parc de la Tête d'Or et les berges du Rhône. Le projet Confluence accorde lui aussi une importance particulière au traitement des espaces publics. Ceux-ci sont principalement naturels avec des cœurs d'îlots végétalisés. Des vues sont dégagées sur les coteaux. Une darse a été creusée ainsi que des jardins aquatiques conçus comme des écosystèmes vivants favorisant la biodiversité des espèces animales et végétales. Ces aménagements visent à rendre agréables les espaces publics afin qu'ils soient volontiers fréquentés.

Par ailleurs, les deux projets tendent à développer les modes de transport doux afin de favoriser les déplacements locaux à l'intérieur du quartier. À la Part-Dieu, à l'horizon 2030, il est prévu que 35,5 % des déplacements se fassent en transport en commun, et 10 % en vélo, contre à peine 2 % aujourd'hui. L'idée est de créer un « sol facile » plus agréable pour le piéton afin de favoriser les rencontres. À Confluence, le développement de « promenades » et l'arrivée du tram T1 vont aussi dans cette voie.

Enfin, les projets insistent tous les deux sur la mise en valeur d'un héritage. Cet ancrage des projets dans une temporalité plus ancienne semble aller dans le sens de la création d'une centralité. En effet, une centralité se crée surtout avec le temps. Cette mise en valeur d'un patrimoine historique semble ainsi donner une raison d'être à ses quartiers. À Confluence, l'héritage industriel est fortement représenté le long de la Saône notamment. Le bâtiment des Douanes, la Sucrière, les Salins du Midi, vestiges de l'activité portuaire ont été réhabilités en restaurants, commerces, galeries. Au sud, une portion des halles du marché de gros a aussi été conservée. De la même façon, à la Part-Dieu, l'héritage de l'urbanisme moderne n'est pas nié mais mis en valeur. Le projet de « traverse culturelle » s'inscrit dans cette logique puisqu'il s'agit de rendre plus visibles les institutions culturelles existantes en les reliant davantage entre elles. (...)

**Document 9. Texte et photographies. Agathe Delebarre et Thomas Pfirsch, 2016, « À la recherche d'une urbanité périphérique ? », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, 32. URL : <http://journals.openedition.org/tem/3919>**

Longtemps vus comme des espaces pathogènes, lieux de repli sur soi et d'une dissémination peu durable de la ville, les territoires périurbains sont aujourd'hui réévalués comme des « tiers espaces », plus autonomes vis-à-vis des villes-centres et diversifiés socialement (Cailly et Dodier, 2007 ; Cordobes *et al.*, 2010 ; Debroux, 2011). Dans un contexte de périurbanisation soutenue, des chercheurs proposent d'assumer le périurbain (Cordobes *et al.*, 2010) et soulignent la maturité de ces espaces, laboratoires d'autres modes de vie qui ne peuvent toujours être évalués à l'aune des modèles d'urbanité issus des villes-centres (Charmes *et al.*, 2013). (...) Ces petites villes s'affirment en effet comme de véritables « pôles secondaires » au sein de périphéries multiformes. Parce qu'elles offrent emplois et services de proximité, elles sont de plus en plus valorisées par de nouvelles générations de périurbains en quête d'ancrage. Cette place nouvelle des petites villes dans le périurbain renvoie à la remise en cause récente de la définition traditionnelle de cet échelon élémentaire de l'armature urbaine. Dans un contexte où les petites villes sont de plus en plus dépendantes de la proximité des métropoles et de leur insertion dans un « urbain généralisé », c'est moins un seuil démographique qui les définit qu'un niveau d'équipements et d'aménités (Santamaria, 2012) et un certain « gradient d'urbanité » dans leur densité, leurs paysages et leurs formes de sociabilités (Lugan, 1997 ; Taulelle, 2010 ; Édouard, 2012). (...)

Nous faisons l'hypothèse, qu'outre leurs fonctions de pôles de services, leur cadre de vie plus dense et leur « urbanité » rendent ces petites villes attractives. Le questionnaire suggère en effet que certains périurbains recherchent une « urbanité minimale » en zone périphérique ; compromis entre éloignement de la grande ville et maintien d'un gradient d'urbanité. À l'heure de « l'urbain généralisé », les approches par gradients d'urbanité ont montré leur fécondité (Lévy, 2004). Elles sont nécessaires pour lire la complexité d'un périurbain qui n'apparaît plus comme uniforme, mais est traversé par une

grande diversité de degrés de densité de population, de morphologie et de centralités fonctionnelles. Des concepts nouveaux ont été proposés pour saisir cette complexité (...). Mais, dans le contexte français et européen, l'approche par gradients d'urbanité reste pertinente pour lire le périurbain puisque de nombreux « pôles secondaires » périurbains sont aussi de petites villes antiques ou médiévales à forte « urbanité » traditionnelle. L'image traditionnelle de la ville reste forte dans les représentations des périurbains. (...)

**Figures 1 et 2**

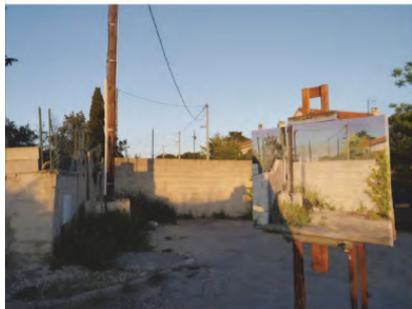


Même si elle reste liée aux spécificités de la périurbanisation polycentrique du Dunkerquois, cette étude montre que les petites villes périurbaines ne sont pas seulement des « pôles secondaires » organisant les mobilités quotidiennes, mais qu'elles jouent également un rôle redistributeur des mobilités résidentielles. La typologie des parcours résidentiels a révélé la grande diversité des trajectoires périurbaines qui ne correspondent plus toutes au modèle uniforme du « desserrement résidentiel » à partir de la ville-centre. La dynamique périurbaine ne repose pas seulement sur le mythe rural, elle se fonde aussi sur l'attrait de la petite ville périphérique qui n'est jamais stigmatisée dans les discours des enquêtés et qui représente un bon compromis entre éloignement de la grande ville et maintien d'un minimum de densité dans le cadre de vie. En effet, bien qu'elles ne possèdent pas toutes les attributs symboliques et traditionnels de l'urbanité intense des villes-centres, on observe clairement une « montée en urbanité » dans les paysages, l'équipement et la morphologie de ces petites villes du Dunkerquois. Ces petites villes sont dotées d'un parc de logements offrant des solutions de compromis entre maison individuelle en milieu de parcelle et appartement en immeuble collectif, avec une grande diffusion des maisons de ville mitoyennes. Elles disposent aussi d'espaces publics bordés de commerces et services diversifiés, et pour certaines d'une desserte en TER. (...)

Les petites villes périphériques représentent une de ces multiples formes d'urbanité intermédiaires qui traversent aujourd'hui le périurbain et participent à la maturation de ces espaces.

Document 10. Image. Goethe Institut Marseille, 2019, Programme de la rencontre-débat du 3 avril 2019, *Le Projet Marseille, les urbanités d'une ville fragmentée. Une recherche en géographie urbaine, à la croisée de démarches artistiques*, Marseille.

URL : <https://www.goethe.de/resources/files/pdf175/conference3avril-13.pdf>



## Marseille, les urbanités d'une ville fragmentée ?

Une recherche en géographie urbaine, à la croisée de démarches artistiques

Rencontre avec

Elisabeth Dorier, Gwenaëlle Audren, Julien Dario, géographes,  
Marie-Noëlle Battaglia, urbaniste et documentariste,  
Anke Doberauer, artiste plasticienne.

**Mercredi 3 avril à 18h**

**Friche la Belle de Mai,**

**Petirama (41 rue Jobin, 13003)**

Explorer la ville fragmentée.

Marseille en beauté, avec sa lumière,  
ses panoramas, ses jardins privés.

Marseille en crise, avec ses fortes  
inégalités, sa dureté, son centre dégradé et  
ses 2000 évacués en urgence de leurs loge-  
ments indignes. Marseille communautariste,  
avec ses cités et son tiers de logements en  
résidences fermées. Irruption dans l'univers  
de la « résidentialisation », où des rues et des  
lotissements entiers se ferment à la  
circulation. Regards et projets de jeunes  
de toutes origines dans cette ville  
mosaïque et mouvante.

## Marseille, les urbanités d'une ville fragmentée ?

Une recherche en géographie urbaine, à la croisée de démarches artistiques

**Elisabeth Dorier**, géographe, est professeure et chercheuse à Aix Marseille Université (LPED). Depuis 2008, elle a réalisé et dirigé une série d'études sur les urbanités fragmentées de Marseille, à travers l'analyse des esclaves et celle des espaces vécus des jeunes (carnet de recherche Urbanités, <https://urbanities.hypotheses.org/>).

**Anke Doberauer** est artiste plasticienne et professeure de peinture à l'Académie des Beaux-Arts de Munich. Depuis son premier contact avec Marseille en 1992, où elle travaille et expose de façon régulière, son approche artistique a évolué vers une sensibilité accrue aux problématiques urbaines.

Leur projet interdisciplinaire « Gated communities », soutenu par la Fondation Camargo a été lancé en 2014 lors d'une résidence de la Fondation Camargo, Cassis et de l'Institut Goethe Marseille.

**Gwenaëlle Audren** est maître de conférences à Aix Marseille Université et au laboratoire TELEMME UMR 7303 (AMU - CNRS). Elle a participé aux études sur la diffusion des résidences fermées à Marseille, et a rédigé une thèse intitulée « Géographie de la fragmentation urbaine et territoires scolaires à Marseille » (2015).

**Julien Dario** est l'auteur d'une thèse intitulée « Géographie d'une ville fragmentée, morphogénèse, gouvernance des voies et impacts de la fermeture résidentielle à Marseille » (2019).

**Marie-Noëlle Battaglia**, est urbaniste et documentariste. Elle réalise « En remontant les murs », film documentaire (en production) inspiré de ces travaux, et portant sur la fermeture résidentielle à Marseille.

Avec le soutien du Goethe-Institut Marseille et de la fondation Camargo.

**Document 11. Texte et photographies. Robin Lesné, 2019, « Quand le déplacement devient une fin en soi. La pratique du parkour, une mobilité qui fait bouger l'urbanité », *Urbanités*, n°11, « Bouger en ville ». URL : <https://www.revue-urbanites.fr/11-lesne/>**

Apparu en banlieue parisienne dans les années 1990, le parkour consiste en un art du déplacement dans l'espace environnant « où l'enjeu consiste à détourner l'usage fonctionnel des mobiliers, des lieux d'habitation et des places publiques pour « tracer » différentes acrobaties vertigineuses sur un parcours éphémère » (Lefebvre, Roullet et Augustin, 2013 : 41-42). Le déplacement y est la finalité et la raison même de l'action (Miaux, 2009). Ce ludo-sport est un mode de déplacement sans en être un moyen, *i.e.* une mise en mouvement du corps, seul outil de l'activité, qui se déplace dans l'espace sans chercher à en atteindre un certain point (Adamkiewicz, 2002). Aussi, l'étude de cette pratique recentre l'analyse sur le caractère corporel du déplacement, ses logiques et formes, avant de s'inscrire dans le paradigme de la société des mobilités. En somme, parce qu'il fait de l'action de se déplacer en ville une activité, le parkour interroge et renouvelle l'urbanité. L'aménagement contemporain s'est saisi de la récréativité du déplacement et les villes voient fleurir les promenades urbaines cyclistes ou piétonnes valorisant les cadres naturels végétalisés, aquatiques, patrimoniaux et paysagers d'exception. Il s'agit d'une reconsidération récréative de ce qu'est « l'habiter » en ville que le parkour alimente en promouvant la réintroduction du bouger en ville comme activité en elle-même et mode d'habiter des espaces du quotidien *a priori* non destiné à un habiter récréatif. (...)

**LE CORPS, OBJET DU RENOUVELLEMENT DU RAPPORT DE L'INDIVIDU À L'ESPACE URBAIN**

Le corps comme objet géographique constitue le point de départ des rapports socio-spatiaux selon cinq entrées : générateur d'espace, objet et sujet de l'écologie humaine, médium des interactions entre l'individu et l'espace, producteur d'une image de soi et point d'incorporation des normes sociales et attaches territoriales (Di Méo, 2010). (...)

**« Parkourir » l'espace et son appropriation**

Le corps génère et produit l'espace (Lefebvre, 1974 ; Di Méo, 2010 ; Friedman et Van Ingen, 2011) et son appropriation en est un processus important. Il est double en ce qu'il s'articule dans un premier temps de manière physique, puis prend une forme symbolique. La réappropriation corporelle par l'évolution des traceurs sur des spots leur attribue un *sense of place* qui renforce l'attachement et la significativité des lieux (Ameel et Tani, 2012b). Le terme « appropriation » est récurrent dans les discours des pratiquants, mais dans sa dimension plus symbolique que matérielle par l'absence de marquage visible ou audible de la pratique, ce qui la rend éphémère. Ses espaces privilégiés partagent certaines caractéristiques techniques – une variété des hauteurs, formes et textures stimulante confirmée par les traceurs rencontrés – et pratiques évaluée par la stabilité, la solidité et l'adhérence du mobilier (Ameel et Tani, 2012a). Le spot Média à Nantes (Figure 1) est réputé grâce à sa diversité de longueurs et de hauteurs de sauts et à ses murets, murs, escaliers et rambardes en métal adhérent et robustes donc intéressants. Il a pu y être observé des franchissements, sauts de précision, sauts de chat, sauts de chat-bras et acrobaties illustrant son intérêt. L'accessibilité gratuite est également primordiale : l'activité permet une libération de l'espace et de l'individu des contraintes sociales, donc du paiement d'un « droit » à faire du parkour et à le faire en ce lieu.



**Figure 1. Le spot « Média » à Nantes (Robin Lesné, mars 2018)**

La question de l'appropriation spatiale est prégnante en géographie et le parkour remet au centre de ce processus le corps qui, sentant et ressentant, constituant, s'engageant, et donnant sens à l'espace, habite le monde (Duhamel, 2014). La spécificité de cette pratique se situe dans la transgression qu'elle opère pour s'approprier l'espace. Ainsi et à partir des travaux de Chihsin Chiu (2009), il est possible de considérer que le parkour participe à la production d'un espace représenté qui « *est d'abord matériellement produit par les architectes et paysagistes puis socialement reproduit par les personnes qui s'investissent dans les usages de ce lieu* » (*ibidem*). C'est par le corps que le traceur produit l'espace dans une interrelation avec ce dernier, dépassant les usages physiques préconçus par l'aménagement. Le parkour n'évolue donc pas dans l'espace représentationnel conçu pour un usage spécifique et qui, selon l'auteur, n'est pas remis en question.

## CONSTRUIRE UNE PLACE DANS LA SOCIÉTÉ URBAINE EN MOUVEMENT CONSTANT

Le corps lie l'individu à l'espace et est l'outil matériel de positionnement social et spatial dans la ville. Au-delà de cette dimension physique, le parkour a des implications psycho-sociales sur les traceurs qui construisent leur identité à travers la place qu'ils se créent dans la société urbaine. (...)

### Un espace en partage source de frictions dans ses occupations et usages

Cette non-correspondance entre la pratique et les normes sociales dominantes implique des tensions : des conflits d'usage dans l'espace en partage entre traceurs et autres usagers construits comme suit (Figure 2) selon l'exemple du skate-board à La Plata en Argentine (Savari *et al.*, 2011) et une lutte pour l'acceptation sociale de l'activité par des négociations spatiales. Trois jeunes de 15-16 ans ont défendu, en vain, leur pratique et ont préféré partir pour préserver leur image dans un conflit représentationnel dont les traceurs ont conscience : « les gens ont souvent leur référentiel : ils savent qu'eux ne sont pas capables de le faire donc estiment que c'est dangereux ». Mais la jeunesse influence grandement ces tensions puisque « quand t'es jeune, un adulte ne vient pas te parler comme il parlerait à un autre adulte, il te prend de haut et il est agressif » et lors d'un contrôle policier, les traceurs âgés de 18 à 28 ans n'ont pas été dérangés.

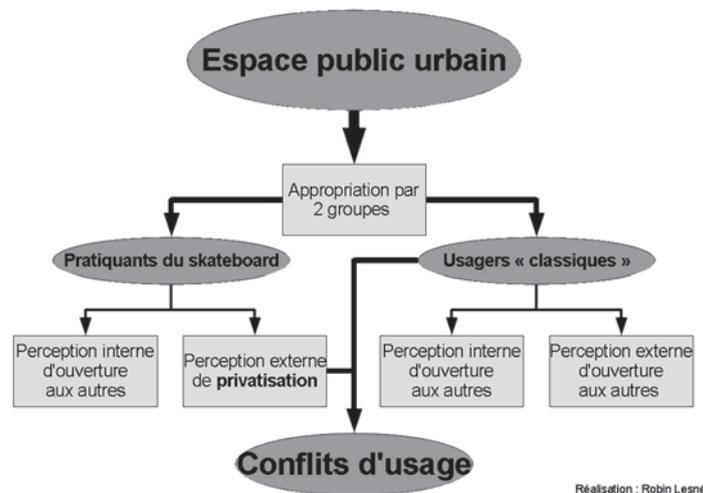


Figure 2. Construction des conflits d'usage de l'espace (Robin Lesné, mai 2017)

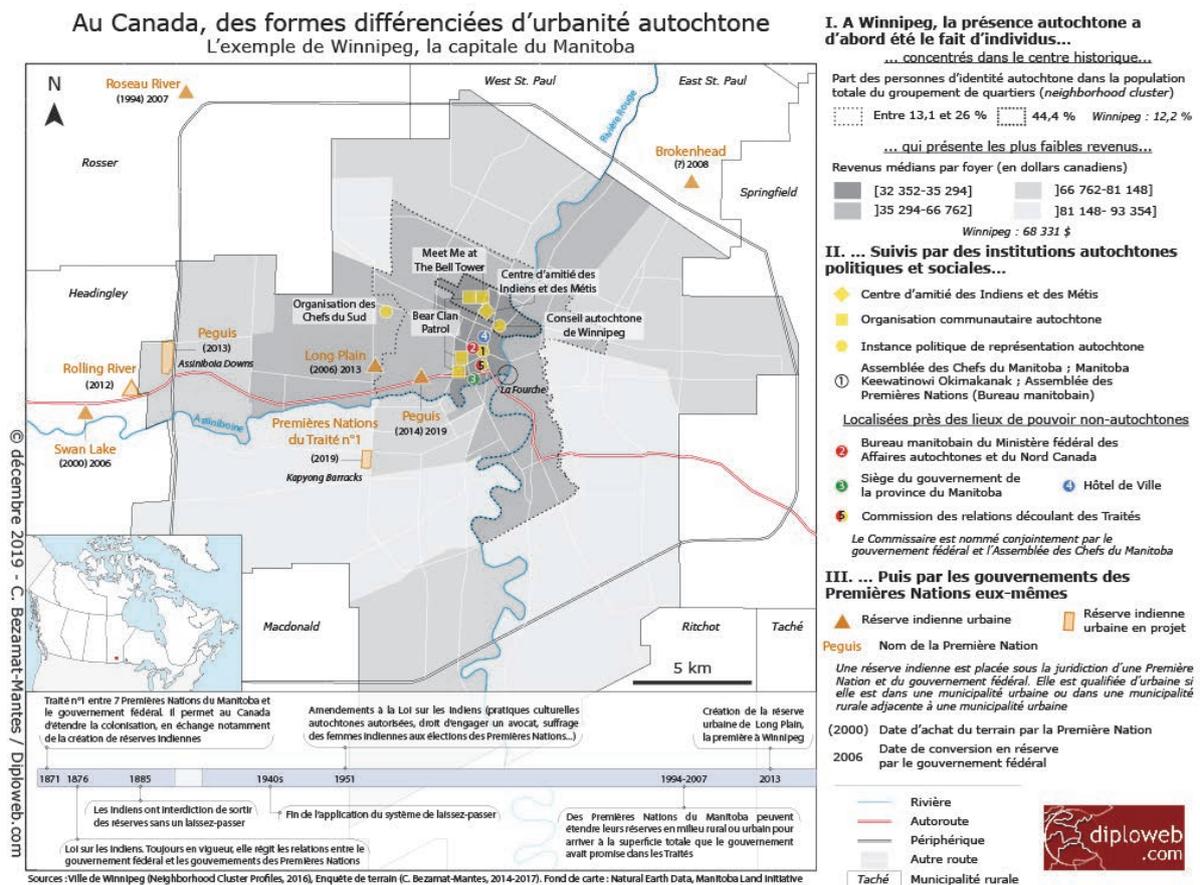
Le principal défi pour les traceurs n'est pas de s'imposer et « conquérir » un territoire de pratique mais d'asseoir la légitimité de leur activité et de sa forme d'occupation de l'espace. Plusieurs aspects facilitent cette négociation : l'appropriation spatiale est temporaire, transitoire, et matériellement éphémère (Lefebvre, Roult et Augustin, 2013). La réponse institutionnelle est alors révélatrice d'une altérité des formes et rythmes de déplacement dans l'espace urbain. L'aménagement des parkour-parks en est l'illustration puisqu'il s'agit d'un outil qui masque les conflits plutôt que de les rendre vivables (Miaux, 2009), ne favorisant pas le développement d'une plus grande tolérance.

## Le Parkour, vecteur d'une urbanité récréative ?

Les pratiquants rencontrés expliquent qu'à travers le parkour se construit un rapport plus « fort » et plus « corporel » à l'espace urbain. Ils confirment l'évolution de la relation individu-espace par la pratique et un traceur expérimenté aborde la récréativité urbaine en décrivant « la ville entière comme un immense terrain de jeux » pour le parkour. Alors, par sa dimension ludique dans l'utilisation de l'espace urbain et dans le rapport à la ville, il peut être assimilé à l'alter-tourisme qui « consiste à réenchanter le quotidien et l'art de vivre métropolitain dans cette volonté de créer de l'ailleurs de proximité » (Corneloup, 2014 : 16), i.e. une pratique d'évasion près de chez soi par la redécouverte et le renouvellement de l'utilisation des espaces du quotidien.

## Document 12. Texte et carte. Charlotte Bezamat-Mantes, 2020, « Au Canada, des formes différenciées d'urbanité autochtone. L'exemple de Winnipeg, la capitale du Manitoba », *DiploWeb*, Février 2020. URL : <https://www.diploweb.com/Carre-Au-Canada-des-formes-differenciees-d-urbanite-autochtone-L-exemple-de-Winnipeg-la-capitale-du.html>

Le 30 août 2019, le gouvernement fédéral canadien signe un accord avec sept Premières Nations du Manitoba pour leur transférer une immense propriété située au cœur de Winnipeg – la capitale et plus grande ville de la province du Manitoba. Le transfert aux Premières Nations de l'ancienne base militaire abandonnée des Kapyong Barracks intervient après plus d'une décennie de conflit judiciaire entre ces gouvernements autochtones et le gouvernement fédéral. La victoire des sept Premières Nations du Traité n°1 et leur obtention de ce terrain de grande valeur illustrent **une nouvelle stratégie territoriale de certains gouvernements autochtones : la création de réserves indiennes urbaines.**



Cette stratégie territoriale peut paraître surprenante. En effet, nous entendons généralement parler des Autochtones – du Canada, des Etats-Unis, du Brésil, d'Australie... – lors de mobilisations contre des projets pouvant menacer l'environnement : pipelines, barrages hydro-électriques, exploitation forestière... Ainsi, on associe bien souvent Autochtones et « Nature ». Or, en 2019, nombreux sont les

Autochtones qui vivent en ville et n'ont jamais habité sur une réserve indienne, dont la majorité est située en milieu rural. Le terme « autochtone » englobe trois catégories reconnues par le gouvernement fédéral canadien. Les Membres des premières nations représentent 58,38 % des peuples autochtones, les Métis 35,10 % et les Inuits 3,89 %. Les peuples autochtones représentent 4,76 % de la population totale du Canada. Plus de la moitié des Autochtones canadiens habitent dans une aire urbaine de plus de 30 000 habitants [5]. La ville est donc un territoire qui a aussi été approprié par les Autochtones. Winnipeg, la capitale du Manitoba, qui a la population autochtone la plus importante de tout le Canada, nous permettra de montrer que la présence autochtone en ville s'est matérialisée sous des formes différentes à travers le temps : elle a d'abord été le fait d'individus, suivis par des institutions autochtones sociales et politiques puis par les gouvernements des Premières Nations eux-mêmes.

**Document 13. Texte et photographie. Collectif *Nouvelles urbanités*, 2020, « Pour de nouvelles urbanités, du projet urbain au projet humain ».**

**URL :** <https://www.enlargeyourparis.fr/societe/pour-de-nouvelles-urbanites-du-projet-urbain-au-projet-humain>

Afin de faire face aux défis sociaux et écologiques, en ville comme dans les territoires ruraux, le collectif Nouvelles Urbanités, qui rassemble acteurs publics et privés, propose quatorze actions à mettre en œuvre dans les trois ans. (...)

Ailleurs, dans les périphéries des métropoles, mais aussi dans les villes moyennes ou dans les campagnes, on découvre de nombreuses initiatives, moins médiatisées mais tout aussi probantes. Partout, des acteurs d'un nouveau genre, des « activateurs » imaginent, créent, animent des lieux et transforment des ressources oubliées en projets humains, évolutifs et agiles, en lien direct avec leur contexte spatial et temporel en permanente évolution. (...)



*Foresta, parc métropolitain dans les Quartiers Nord de Marseille conçu par Yes we Camp / DR*

**« Plus que les mètres carrés construits, faisons de l'urbanité des lieux que nous créons la mesure de notre action »**

C'est donc à nous, acteurs urbains, de proposer de nouvelles règles, de nouveaux modèles économiques et sociaux, de nouvelles méthodes et outils de production, de suivi et d'évaluation, et de nouveaux métiers et formations. Il est temps de voir et de promouvoir un nouveau savoir urbain, de nouvelles urbanités, à l'échelle du territoire. Cœurs de métropoles, banlieues, périurbain, villes « moyennes » ou campagnes, sont tous des lieux de renouvellement de la fabrique du lien, de l'habitat, du travail.

Notre chance est notre collectif ! Architectes, urbanistes, bureaux d'études, acteurs institutionnels, élus locaux, propriétaires, gestionnaires de lieux, aménageurs, bailleurs, promoteurs, géographes, designers, sociologues, artistes, habitants, universitaires, journalistes, citoyens... Nous sommes nombreux à avoir pris la mesure de la refondation à engager pour que nos espaces de vie soient des lieux de liens et de futurs possibles. N'attendons pas pour agir. La vie en commun est possible et désirable.

**OPTION B : « MILIEUX ET ENVIRONNEMENT »**  
**Sujet : Les petits espaces insulaires tropicaux face au changement climatique**

Vous répondrez aux questions suivantes. Vous élaborerez au moins une construction graphique.

**Question 1 :** Comment définir les petits espaces insulaires tropicaux ? À quels risques liés au changement climatique doivent et devront-ils faire face ?

**Question 2 :** Y sont-ils tous exposés dans les mêmes proportions ? Pourquoi ? En quoi est-il difficile d'appréhender ces degrés d'exposition ?

**Questions 3 :** Quelles sont les stratégies développées par les sociétés insulaires face à ces risques ?

**Question 4 :** Quels sont les limites et paradoxes de ces stratégies ?

### LISTE DES DOCUMENTS

**Document 1 : Naissance et évolution des îles coralliennes.** Source : Brousse R. *et al.*, 1988, *Atlas de Tahiti et de la Polynésie française*, Singapour, Editions du Pacifique, 79 p.

- Document 1 a : Carte. Les plaques tectoniques dans l'océan Pacifique.
- Document 1 b : Carte. Typologie des petites îles, exemple des Îles de la Société.
- Document 1 c : Carte. Plusieurs points chauds de l'océan Pacifique.

**Document 2 : Texte. Introduction du chapitre « Petites îles » du rapport du GIEC, 2014,**  
[https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WGIIAR5-Chap29\\_FINAL.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WGIIAR5-Chap29_FINAL.pdf)

**Document 3 : Évolution des surfaces insulaires en contexte de changement climatique.** Source : Wu M., Duvat V.K.E., Purkis S.J., 2021, "Multi-decadal atoll-island dynamics in the Indian Ocean Chagos Archipelago", *Global and Planetary Change*, Vol. 202,  
<https://miami.pure.elsevier.com/en/publications/multi-decadal-atoll-island-dynamics-in-the-indian-ocean-chagos-ar>

- Document 3 a : Graphique. Evolution des surfaces d'atolls de l'océan Pacifique et de l'océan Indien (en %) en fonction de la taille des îles (en ha)
- Document 3 b : Carte et graphique. Mesures de l'élévation du niveau de la mer (en mm/an) entre 1993 et 2018 et évolution des superficies insulaires (en ha).

**Document 4 : Les îles face au changement climatique.** Source : Duvat V., Magnan A.K., Perry C.T., Spencer T., Bell J.D. *et al.*, 2021, "Risks to future atoll habitability from climate-driven environmental changes", *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*, 12 (3)

- Document 4a : Diagrammes. Menaces cumulatives du changement climatique en 2050 et 2090, suivant deux scénarios de changement climatique établis par le GIEC (RCP 2.6 et RCP 8.5) et sur la base des taux de changement moyens projetés en fonction de leur localisation.
- Document 4b : Graphique. Les risques accrus pour l'habitabilité des différentes îles au travers de cinq indicateurs.

**Document 5 : Croquis. Risque de submersion et activités humaines dans le district urbain de Tarawa Sud à Kiribati : l'exemple du village d'Eita-Bangatebure.** Source : Duvat V., 2015,

« Changement climatique et risques côtiers dans les îles tropicales », *Annales de géographie*, 2015/5, n°705, p. 541-566. URL : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2015-5-page-541.htm>

**Document 6 : Des exemples d'aménagements humains en contexte insulaire.** Source : Duvat V. et Magnan A., 2010, « Des archipels en péril ? Les Maldives et les Kiribati face au changement climatique », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, vol. 10, n°3, <https://journals.openedition.org/vertigo/10594>.

- Document 6a : Organigramme. Processus de dégradation des ressources naturelles et impacts en termes de risques
- Document 6b : Photographies. Aménagement et défense des côtes contre les risques liés à la mer aux Maldives et aux Kiribati

**Document 7 : Étude de cas d'un aménagement aux Maldives.** Source : Gay J.-C., 2020, « Un pont chinois aux Maldives », *Mappemonde*, 128,

<https://journals.openedition.org/mappemonde/3961?lang=en>

- Document 7a : Carte. L'agglomération multi-insulaire de Malé
- Document 7b : Photographie. Le premier pont interinsulaire des Maldives
- Document 7c : Hulhumalé, un aménagement majeur

**Document 8 : Schéma. Les différents degrés d'affaiblissement par l'homme de la dynamique naturelle des îles atolls.** Source : Duvat, V.K.E., Magnan, A.K., 2019, "Rapid human-driven undermining of atoll island capacity to adjust to ocean climate-related pressures", *Scientific Reports* 9, <https://www.nature.com/articles/s41598-019-51468-3>.

**Document 9 : Texte, Cossardeaux J., Jacque M., « COP26 : les pays vulnérables exigent réparation », *Les Echos*, 8 novembre 2021, <https://www.lesechos.fr/monde/enjeux-internationaux/climat-les-pays-vulnerables-exigent-reparation-1362021>**

**Document 10 : Les enjeux climatiques insulaires dans les médias.**

- Document 10 a : Photographie. « Maldives : les ministres sous l'eau pour dénoncer le réchauffement climatique », *Le Figaro*, 17 octobre 2009, <https://www.lefigaro.fr/international/2009/10/17/01003-20091017ARTFIG00622-maldives-les-ministres-sous-l-eau-pour-denoncer-le-rechauffement-climatique-.php>
- Document 10 b : Photographie. Conférence de presse d'un ministre des Tuvalu, *L'Est républicain*, 9 novembre 2021, <https://www.estrepublicain.fr/environnement/2021/11/09/un-ministre-des-tuvalu-filme-les-jambes-dans-l-eau-pour-interpeller-sur-la-montee-du-niveau-de-la-mer>

**Document 11 : Texte. Gay J.-C., 2014, « Le réchauffement climatique : l'instrumentalisation des îles », *L'Espace géographique*, 2014/1, tome 43, p. 81-89.**

URL : <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2014-1-page-81.htm>.

**Document 12 : Texte. Analyse des réponses morphologiques des îles coralliennes à la montée des eaux.** Source : Masselink G., Beetham E., Kench P., 2020, "Coral reef islands can accrete vertically in response to sea level rise", *Science Advances*, 6, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.aay3656>.

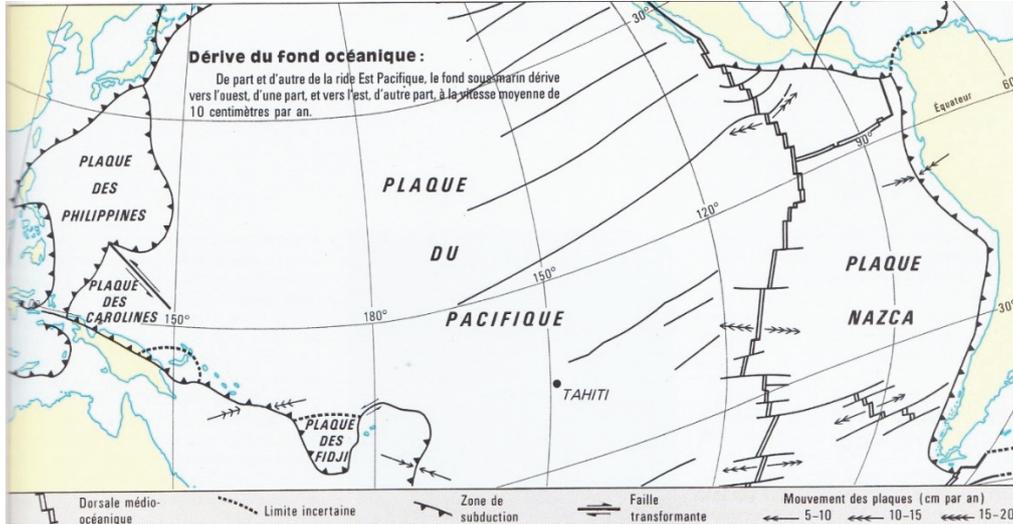
**Document 13 : Texte. Gemenne F., 2010, « Tuvalu, un laboratoire du changement climatique ? Une critique empirique de la rhétorique des « canaris dans la mine », *Revue Tiers Monde*, n°204, p. 89-107, <https://www.cairn.info/revue-tiers-monde-2010-4-page-89.htm#no81>.**

**Document 14 : Schéma. Les nouvelles stratégies de gestion du trait de côte.** Source : Bertrand F., Richard E., 2010, « Adaptation des territoires insulaires : éléments de réflexion à partir de deux îles françaises (Ré et la Réunion) », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, vol. 10, n°3, <http://journals.openedition.org/vertigo/10473>.

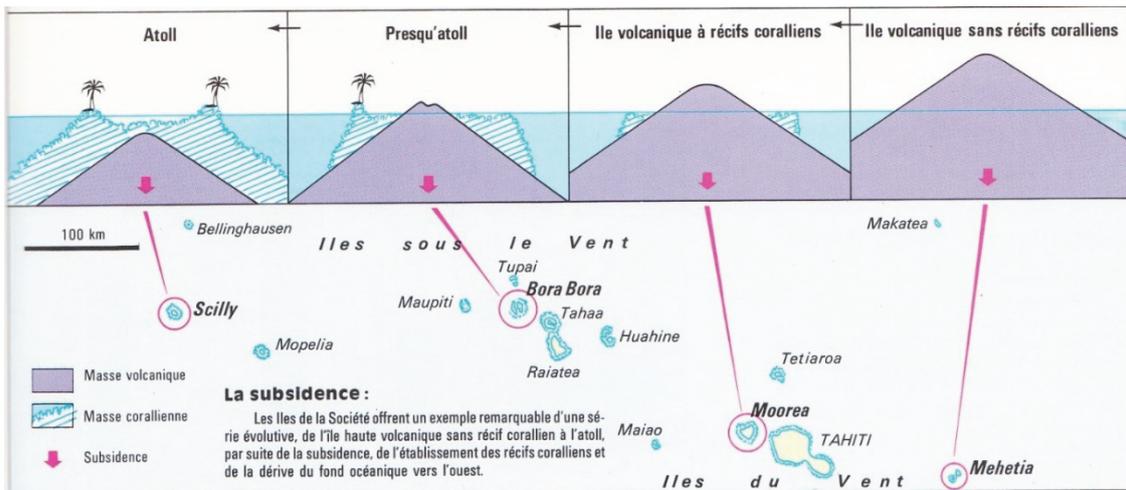
*Toutes les traductions sont du jury. Tous les documents ont été consultés en 2022.*

**Document 1 : Naissance et évolution des îles coralliennes.** Source : Brousse R. *et al.*, 1988, *Atlas de Tahiti et de la Polynésie française*, Singapour, Edition du Pacifique, 79 p.

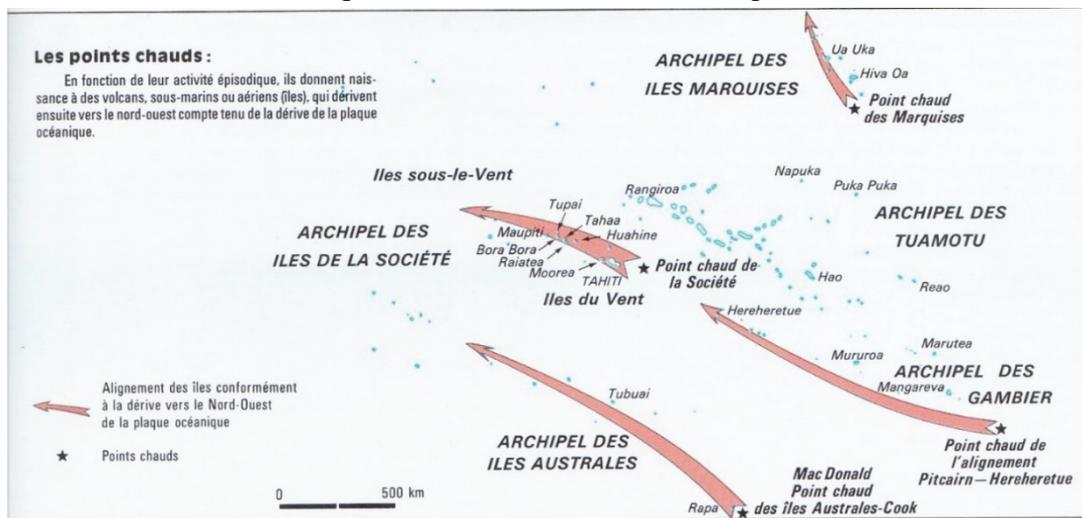
Document 1a : Carte. Les plaques tectoniques dans l’océan Pacifique.



Document 1b. Carte. Typologie des petites îles, exemple des Iles de la Société



Document 1c. Carte. Plusieurs points chauds de l’océan Pacifique.



**Document 2 : Texte. Introduction du chapitre « Petites îles » du rapport du GIEC, 2014,**  
[https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WGIIAR5-Chap29\\_FINAL.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/WGIIAR5-Chap29_FINAL.pdf)

Il est reconnu depuis longtemps que les émissions de gaz à effet de serre (GES) des petites îles sont négligeables par rapport aux émissions mondiales, mais que les menaces que représentent le changement climatique et l'élévation du niveau de la mer pour les petites îles sont très réelles. En effet, il a été suggéré que l'existence même de certains atolls est menacée par l'élévation du niveau de la mer liée au réchauffement de la planète. Bien que de tels scénarios ne s'appliquent pas à toutes les petites nations insulaires, il ne fait aucun doute que, dans l'ensemble, l'impact du changement climatique sur les petites îles aura des effets négatifs graves, notamment sur les conditions socio-économiques et les ressources biophysiques - bien que les impacts puissent être réduits grâce à des mesures d'adaptation efficaces.

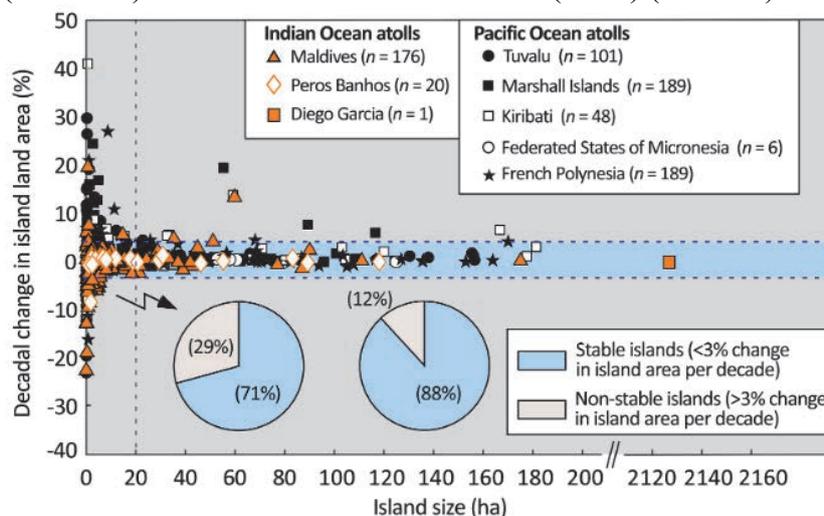
Les petites îles prises en compte dans ce chapitre sont principalement des États souverains situés dans les tropiques du sud et de l'ouest de l'océan Pacifique, du centre et de l'ouest de l'océan Indien, de la mer des Caraïbes et de l'Atlantique oriental au large de l'Afrique de l'Ouest, ainsi que dans la mer Méditerranée, plus tempérée.

Bien que ces petites nations insulaires ne soient en aucune façon homogènes politiquement, socialement ou culturellement, ou en termes de taille et de caractère physique ou de développement économique, il y a eu une tendance à généraliser les impacts potentiels sur les petites îles et leur capacité d'adaptation. [...], nous tentons de trouver un équilibre entre l'identification des différences entre les petites îles tout en reconnaissant que ces dernières ont tendance à partager un certain nombre de caractéristiques communes qui les ont distinguées en tant que groupe particulier dans le contexte international.

**Document 3 : Évolution des surfaces insulaires en contexte de changement climatique.**

Source : Wu M., Duvat V.K.E., Purkis S.J., 2021, "Multi-decadal atoll-island dynamics in the Indian Ocean Chagos Archipelago", *Global and Planetary Change*, Vol. 202,  
<https://miami.pure.elsevier.com/en/publications/multi-decadal-atoll-island-dynamics-in-the-indian-ocean-chagos-ar>

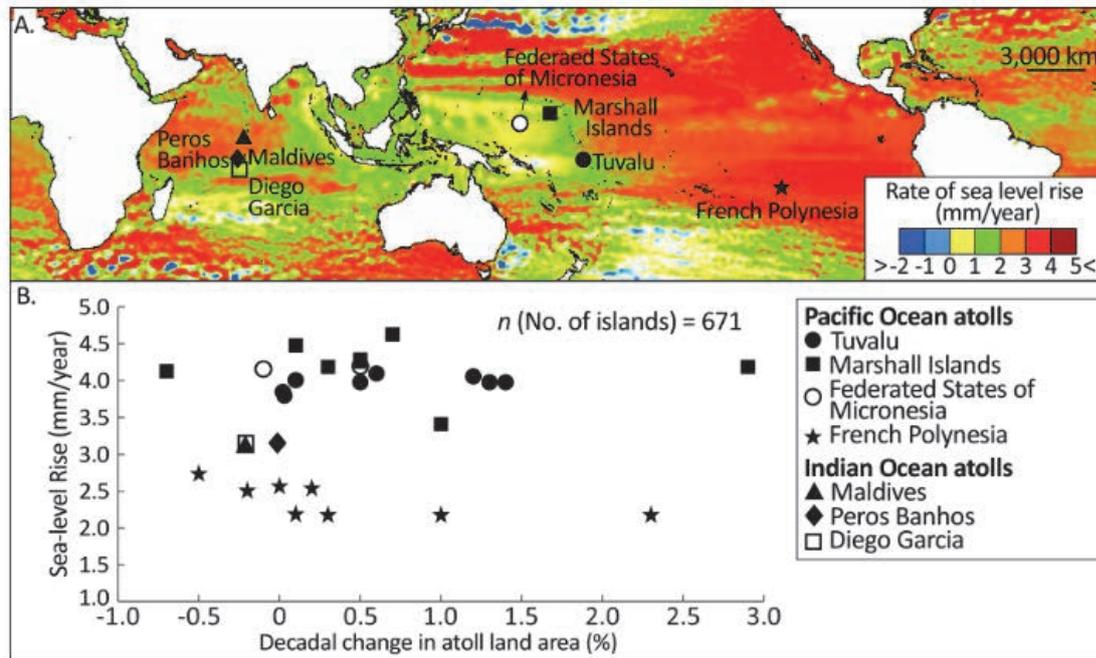
Document 3 a : Graphique. Evolution des surfaces d'atolls de l'océan Pacifique et de l'océan Indien (en %) (ordonnée) en fonction de la taille des îles (en ha) (abscisse).



*NB : Un changement de superficie sur 10 ans inférieur à 3 % de la surface totale de l'île (zone délimitée par les lignes horizontales bleues) est considéré généralement comme non significatif. La ligne verticale pointillée noire sépare les 559 îles inférieures à 20 ha de l'étude des 171 îles de superficie supérieure.*

Traduction : *island size* : superficie de l'île ; *Decadal change in island land area (%)* : Evolution décennale de la superficie des îles (%)

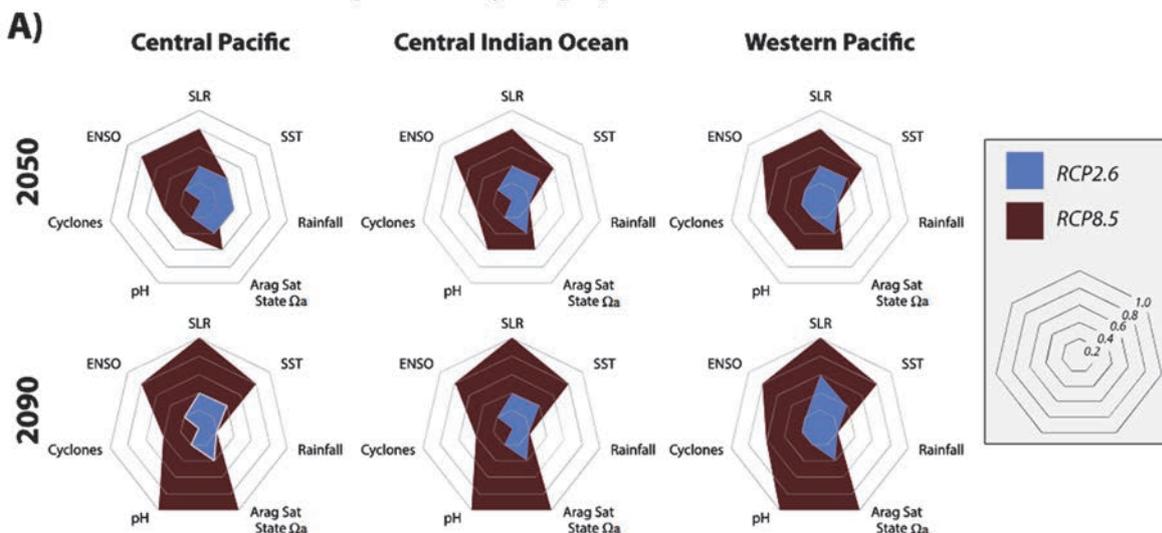
Document 3 b : Carte et graphique. Mesures de l'élévation du niveau de la mer (en mm/an) (ordonnée) entre 1993 et 2018 et évolution décennale des superficies insulaires (en ha) (abscisse).



Traduction : *Sea-level rise* : élévation du niveau de la mer ; *Decadal change in atoll land area (%)* : évolution décennale de la superficie des atolls (%)

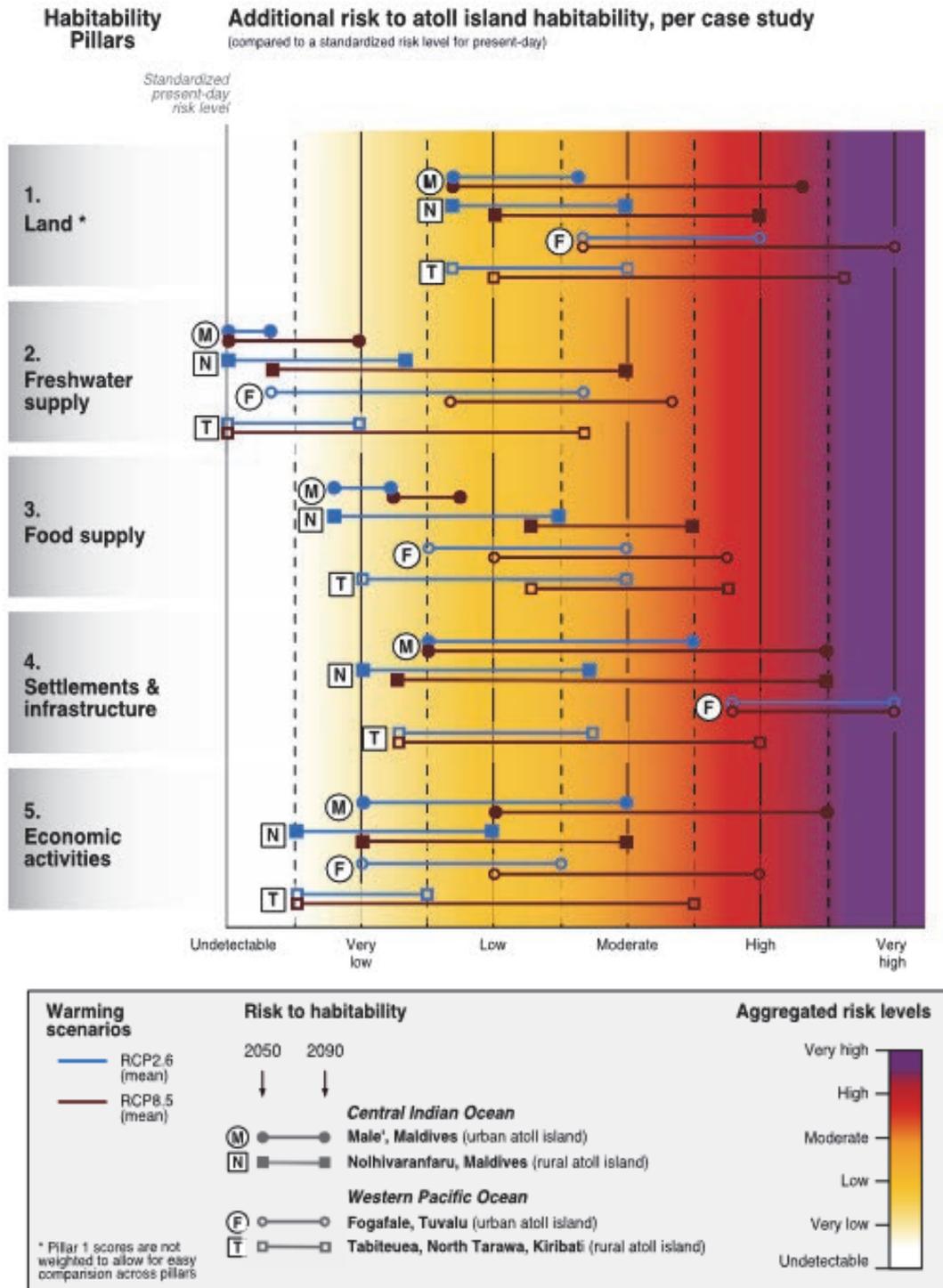
**Document 4 : Les îles face au changement climatique.** Source : Duvat V., Magnan A.K., Perry C.T., Spencer T., Bell J.D. *et al.*, 2021, "Risks to future atoll habitability from climate-driven environmental changes", *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*, 12 (3)

Document 4a : Diagrammes. Menaces cumulatives du changement climatique en 2050 et 2090, suivant deux scénarios de changement climatique établis par le GIEC (RCP 2.6 et RCP 8.5) et sur la base des taux de changement moyens projetés en fonction de leur localisation



Traduction : *SLR* : *Sea-Level Rise* : élévation du niveau de la mer ; *ENSO* : *El Niño – Southern oscillation*, oscillation australe ; *SST* : température de surface de la mer ; *Arag.sat.* : saturation en aragonite ; sa baisse illustre l'acidification des océans, cette dernière étant néfaste pour les édifices coralliens.

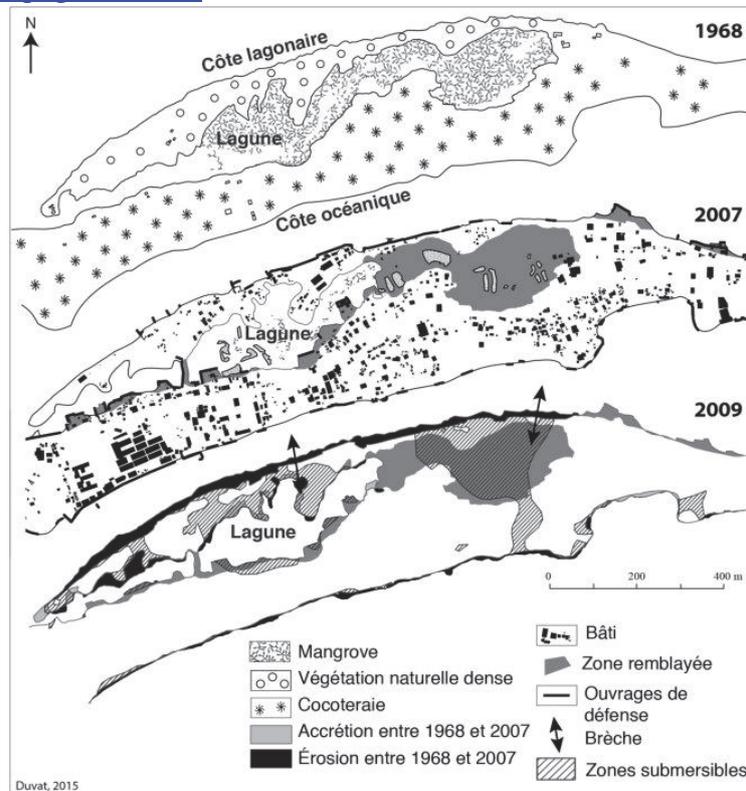
Document 4b : Graphique. Les risques accrus pour l'habitabilité des différentes îles au travers de cinq indicateurs.



Traduction : *Land* : disponibilité en terres ; *freshwater supply* : accès à l'eau douce ; *food supply* : accès à la nourriture ; *settlements and infrastructures* : accès à des bâtis et infrastructures préservant les libertés et les possibilités, notamment en matière de commerce, de soins de santé et d'éducation ; *economic activities* : accès à des activités économiques durables et suivant les deux scénarii de changement climatique évoqués dans le document 4a.

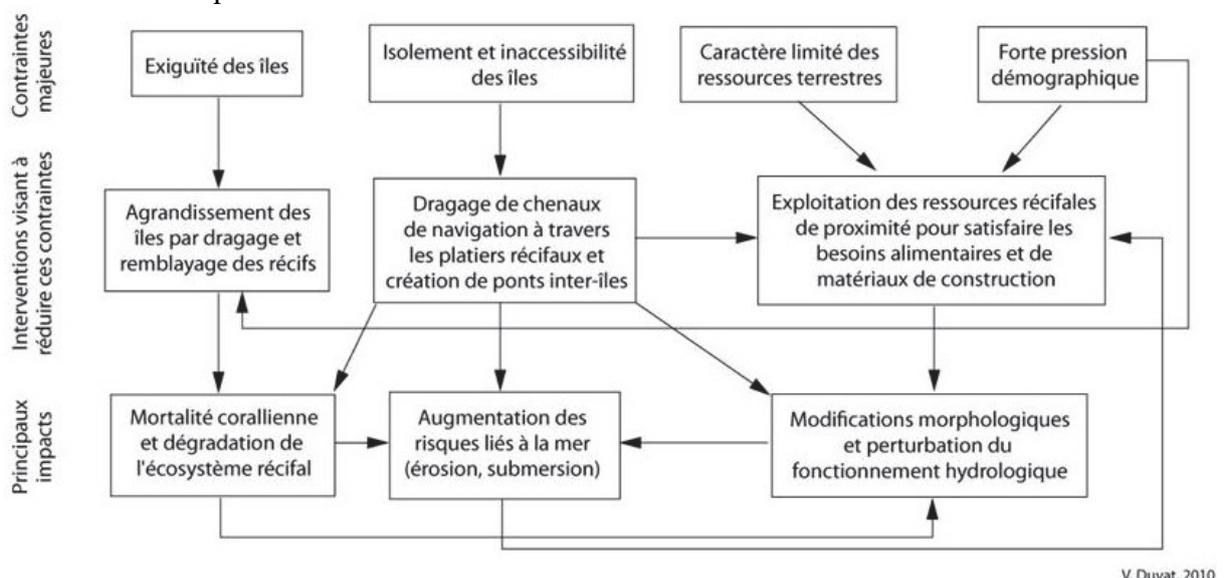
*Warming scenario* : scénario de réchauffement ; *Risk to habitability* : risque pour l'habitabilité ; *Aggregated risk levels* : niveaux de risques cumulés ; *undetectable* : indétectable ; *very low* : très bas ; *low* : bas ; *moderate* : modéré ; *high* : élevé ; *very high* : très élevé.

**Document 5 : Croquis. Risque de submersion et activités humaines dans le district urbain de Tarawa Sud à Kiribati : l'exemple du village d'Eita-Bangatebure.** Source : Duvat V., 2015, « Changement climatique et risques côtiers dans les îles tropicales », *Annales de géographie*, 2015/5, n°705, p. 541-566. URL : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2015-5-page-541.htm>



**Document 6 : Des exemples d'aménagements humains en contexte insulaire.** Source : Duvat V. et Magnan A., 2010, « Des archipels en péril ? Les Maldives et les Kiribati face au changement climatique », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, vol. 10, n°3, <https://journals.openedition.org/vertigo/10594>.

Document 6a : Organigramme. Processus de dégradation des ressources naturelles et impacts en termes de risques



Document 6b : Photographies. Aménagement et défense des côtes contre les risques liés à la mer aux Maldives et aux Kiribati



**A.** La protection de l'habitat contre les risques liés à la mer dans les quartiers pauvres de Betio, capitale de Tarawa Sud (Kiribati): branchages et déchets (cliché V. Duvat, 2010).



**B.** L'île habitée de Girifushi, Malé Nord, Maldives : extension à partir de matériaux du platier dont le dragage a rendu l'île accessible et a permis de créer un port (image Digital Globe, 2007, Google Earth).



**C.** Cordons de tétrapodes qui protègent le port de Betio (Tarawa Sud, Kiribati) des risques liés à la mer (cliché : V. Duvat, 2010).



**D.** Espaces habités exposés aux risques liés à la mer, Hinnavaru, atoll de Lhaviyani, Maldives (image Google, 2003).



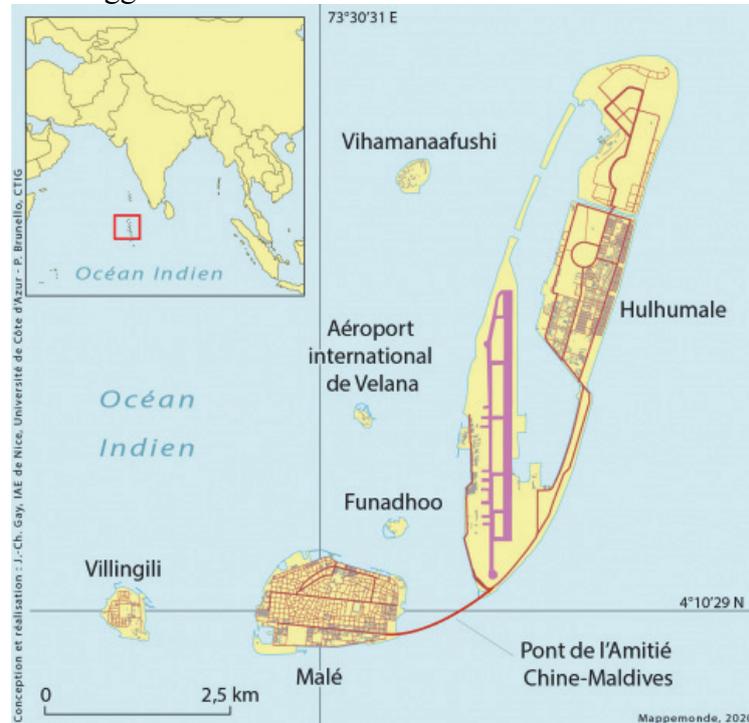
**E.** Côte océanique de Bonriki (Tarawa Sud, Kiribati), au droit de la piste d'atterrissage : l'érosion n'est pas contenue par le mur de protection édifié par les autorités (cliché : V. Duvat, 2010).



**F.** Malé, capitale des Maldives (100 000 hab. env., alt. comprise entre 0,8 et 1,5 m), protégée par des brise-lames massifs (image Digital Globe, Google Earth, 2007).

**Document 7 : Étude de cas d'un aménagement aux Maldives.** Source : Gay J.-C., 2020, « Un pont chinois aux Maldives », *Mappemonde*, 128, <https://journals.openedition.org/mappemonde/3961?lang=en>

Document 7a : Carte. L'agglomération multi-insulaire de Malé.



Document 7b : Photographie. Le premier pont interinsulaire des Maldives.



Document 7c : Hulhumalé, un aménagement majeur.

Le premier pont interinsulaire des Maldives a été ouvert à la circulation le 30 août 2018. Cet archipel de l'océan Indien, à 600 km de l'Inde et à cheval sur l'Equateur, est composé de 1 200 îles coralliennes s'étirant sur plus de 800 km du nord au sud. Le pays connaît une croissance démographique soutenue en raison d'une population très jeune (31 % de la population a moins de 20 ans, 45 % a entre 20 et 40 ans) malgré une fécondité qui a beaucoup baissé (plus de 7

enfants par femme dans les années 1980, 2,5 aujourd'hui). Sa population est passée de 100 000 habitants en 1966 à plus de 400 000 au dernier recensement (2014). Malé, la capitale, est la seule ville notable du pays. En un demi-siècle, sa population a crû encore plus vite, en raison d'une immigration massive provenant des autres îles du pays, avec 150 000 habitants aujourd'hui, soit 38 % de la population maldivienne, contre 11 % et 15 000 habitants en 1967. Au nord-est de l'agglomération, Hulhumalé est une opération d'aménagement majeure qui a débuté en 1997. Ce nouveau terre-plein doit permettre de reloger une partie de la population de Malé et d'y installer des infrastructures portuaires, des entrepôts ou des équipements publics (mosquée, hôpital, école...). À terme, plusieurs ministères et établissements publics doivent y être relocalisés, avec l'installation de fonctionnaires. Entre Malé et l'île-aéroport, le Sinamalé Bridge, qui devrait accélérer le développement d'Hulhumalé, aurait coûté 300 millions de dollars étatsuniens [...]

Avec l'arrivée massive des touristes chinois à partir de la fin des années 2000 (41 000 en 2008, 363 000 en 2014, 283 000 en 2018), représentant la première clientèle depuis 2010, ce pont symbolise la présence de plus en plus visible et pressante de la Chine, notamment au travers d'investissements dans le cadre de la stratégie des « nouvelles routes de la soie ». Comme pour d'autres pays asiatiques ou africains, l'endettement du pays vis-à-vis de la Chine est devenu préoccupant, notamment sous la présidence, de 2013 à 2018, d'Abdulla Yameen, prochinois et très influencé par le fondamentalisme wahhabite importé d'Arabie Saoudite. Le nouveau président Ibrahim Mohamed Solih, démocratiquement élu en septembre 2018, a annoncé qu'il allait réorienter sa politique étrangère vers l'Inde, les États-Unis et l'Union européenne.

**Document 8 : Schéma. Les différents degrés d'affaiblissement par l'homme de la dynamique naturelle des îles atolls.** Source : Duvat, V.K.E., Magnan, A.K., 2019, "Rapid human-driven undermining of atoll island capacity to adjust to ocean climate-related pressures", *Scientific Reports* 9, <https://www.nature.com/articles/s41598-019-51468-3>.

Traduction de la légende par colonne :

*Morphological features* : caractéristiques morphologiques ; *Reef structure* : structure récifale ; *reef-derived sediments* : sédiments dérivés du récif ; *living corals* : coraux vivants ; *1-outer slopes* : pentes externes, *2-reef crest* : crête récifale ; *3-reef flat* : platier récifal ; *4-ocean beach* : plage océanique ; *5-beach ridge* : crête de plage ; *6-inner depression* : dépression interne ; *7-lagoon beach* : plage de lagon ; *H-wave height* : hauteur des vagues ; *R-wave run-up* : remontée de la vague

*Vegetation* : végétation ; *indigenous* : indigène ; *non-indigenous* : non indigène

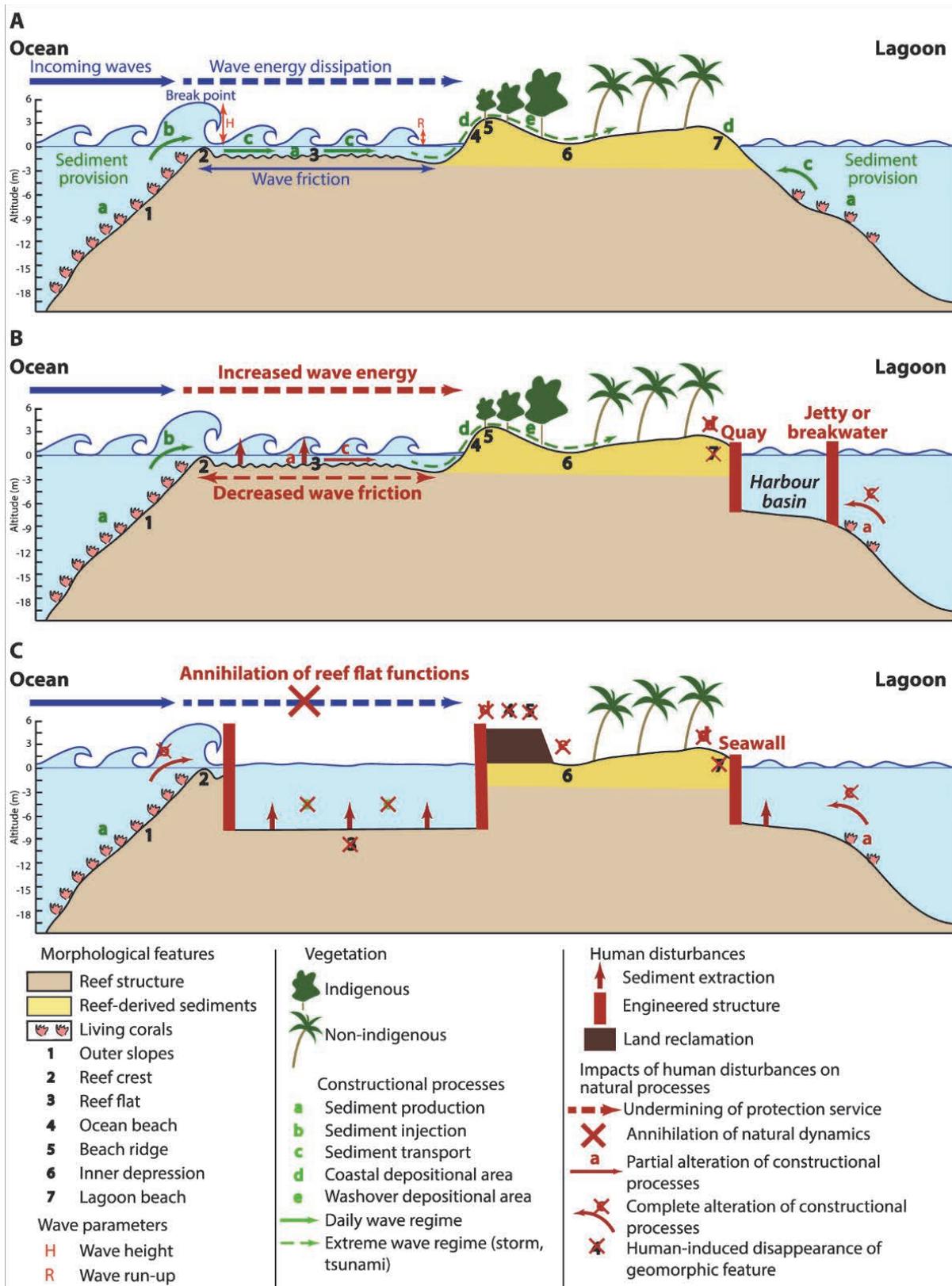
*Constructional processes* : processus de construction ; *a-sediment production* : production de sédiments ; *b-sediment injection* : injection de sédiments ; *c-sediment transport* : transport de sédiments ; *d-coastal depositional area* : zone de dépôts côtiers ; *e-washover depositional area* : zone de dépôts par lessivage ; *daily wave/extreme wave regime (storm, tsunami)* : régime des vagues quotidien/régime extrême (tempête, tsunami)

*Human disturbances* : perturbations humaines ; *sediment extraction* : extraction de sédiments ; *engineered structure* : structure artificielle ; *land reclamation* : récupération du terrain ;

*Impact of human disturbances on natural processes* : impact des perturbations humaines sur les processus naturels ; *undermining of protection service* : affaiblissement du service de protection ; *annihilation of natural dynamics* : suppression des dynamiques naturelles ; *partial/complete alteration of constructional processes* : altération partielle/totale des processus de construction ; *human-induced disappearance of geomorphic features* : disparition des traits morphologiques liée à l'action humaine

Traduction du croquis :

*Incoming waves* : arrivée des vagues ; *wave energy dissipation* : dissipation de l'énergie de la vague ; *decreased wave friction* : friction diminuée de la vague ; *breakpoint* : point de rupture ; *jetty* : jetée ; *breakwater* : brise-lame ; *harbour basin* : bassin portuaire ; *annihilation of reef flat functions* : suppression des fonctions du platier récifal, *seawall* : digue.



Le panneau A reflète la situation des îles de type 1 (T1) qui ne sont pas perturbées par les activités humaines. Le panneau B illustre la situation des îles T3, dont le côté lagon est généralement le plus perturbé, principalement par l'établissement d'un port qui provoque la destruction mécanique du platier récifal et obstrue le transport sédimentaire longitudinal et transversal, et par le dragage des sédiments de leur platier récifal côté océan. (...) Le panneau C montre la situation des îles T4 et T5 qui présentent des changements marqués de la configuration géomorphologique sur leurs côtés lagon et océan (disparition des plages, c'est-à-dire 4, 5 et 7 sur la figure), et l'annihilation presque complète des services (a, b et c) fournis par l'écosystème récifal.

**Document 9 : Texte, Cossardeaux J., Jacque M., « COP26 : les pays vulnérables exigent réparation », *Les Echos*, 8 novembre 2021, <https://www.lesechos.fr/monde/enjeux-internationaux/climat-les-pays-vulnerables-exigent-reparation-1362021>**

Le dossier traîne depuis 2015, bien que les pays les plus développés de la planète se soient déclarés ouverts à un dispositif qui garantisse aux pays les plus vulnérables une prise en charge des dommages et pertes causés par le dérèglement climatique. Il a refait surface lundi à Glasgow, où se tient la dernière semaine de la COP26, celle des négociations formelles entre les États, alors qu'un nouveau rapport pointe le coût faramineux des conséquences du réchauffement dans les prochaines décennies.

Un coût que refusent d'endosser les pays riches. « À bien des égards, les îles sont le canari dans la mine de charbon », a fait valoir l'ancien président américain Barack Obama, qui s'exprimait pour la première fois lundi à la COP26. Ces petits pays « envoient un message pour dire que si nous n'agissons pas maintenant, alors il sera trop tard ».

Présente à Glasgow, la Première ministre de la Barbade, Mia Mottley, a expliqué que « demander à ceux qui sont en première ligne du changement climatique, comme les petits États insulaires, de payer pour les dommages liés au climat, c'est comme demander aux passagers d'un accident de voiture plutôt qu'au conducteur de payer les dégâts ».

Les chiffres sont accablants. En l'état actuel des engagements pris par les États pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES), les pays les plus exposés, parmi lesquels ceux regroupés sous la bannière de l'Alliance des petits États insulaires (AOSIS) et celle des pays les moins avancés (PMA), pourraient voir leur PIB chuter de 19,6 % d'ici à 2050 et de 63,9 % d'ici à 2100, selon un document publié par l'ONG *Christian Aid*.

Huit des dix pays les plus affectés sont en Afrique. Le Soudan devrait subir une addition insupportable avec une baisse de 83,9 % de son PIB d'ici à la fin du siècle. Même si le réchauffement est contenu dans la limite de 1,5 degré, comme le stipule l'Accord de Paris, la baisse du PIB de ce pays, où une grande partie de la population vit avec moins de deux euros par jour, atteindrait 51,6 %.

Pour l'ensemble des 65 pays analysés par *Christian Aid*, la perte de richesse dépasserait en moyenne 13 % à la moitié de ce siècle avec un scénario de réchauffement à 1,5 degré. Les pertes et dommages recouvrent les dégâts qui ne peuvent pas être réparés. « Il peut s'agir de la perte d'un logement, d'un terrain, des moyens de subsistance et même de la vie », détaille le rapport. Elles constituent le troisième pilier de l'action climatique, après l'atténuation (réduction des GES) et l'adaptation (ouvrages de protection). Les pays développés ont promis d'y consacrer 100 milliards de dollars par an, mais sont encore très loin du but.

Depuis que les pays de l'AOSIS ont commencé à mettre le sujet sur table il y a déjà trente ans, les pertes et dommages restent un point d'achoppement permanent entre les États. Les plus riches refusent d'être tenus pour responsables des dégâts causés par leur développement. Ils ne tiennent pas à voir s'ajouter un nouveau fonds qui les mette à contribution en plus de ceux dédiés à l'adaptation et à l'atténuation.

Les revendications des chefs d'État et de gouvernement de ces pays surexposés exprimées lors des COP ont eu un faible écho. Celle de Varsovie, en 2013, a posé le principe d'un processus de reconnaissance de ces pertes et dommages, mais sans déboucher sur un résultat concret. Le texte de l'Accord de Paris, conclu à la COP21, a reconnu explicitement dans son article 8 la nécessité de les prendre en compte. À Madrid, en 2019, la question est revenue dans les discussions, mais sans parvenir à la moindre avancée.

**Document 10 : Les enjeux climatiques insulaires dans les médias.**

Document 10 a : Photographie. « Maldives : les ministres sous l'eau pour dénoncer le réchauffement climatique », *Le Figaro*, 17 octobre 2009, <https://www.lefigaro.fr/international/2009/10/17/01003-20091017ARTFIG00622-maldives-les-ministres-sous-l-eau-pour-denoncer-le-rechauffement-climatique-.php>



Document 10 b : Photographie. Conférence de presse d'un ministre des Tuvalu, *L'Est républicain*, 9 novembre 2021, <https://www.estrepublicain.fr/environnement/2021/11/09/un-ministre-des-tuvalu-filme-les-jambes-dans-l-eau-pour-interpeller-sur-la-montee-du-niveau-de-la-mer>



**Document 11 : Texte. Gay J.-C., 2014, « Le réchauffement climatique : l'instrumentalisation des îles », *L'Espace géographique*, 2014/1, tome 43, p. 81-89.**  
URL : <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2014-1-page-81.htm>.

La création du GIEC (Groupement d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) en 1988, sous l'égide de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) est à l'origine d'une mobilisation inédite des scientifiques dans le domaine du changement climatique et de ses effets potentiels (David, 2010). Deux ans plus tard, les petits États insulaires créent l'AOSIS (Alliance of Small Island States), une organisation intergouvernementale regroupant actuellement 39 membres (37 sont des États membres des Nations unies) et cinq observateurs qui sont des territoires insulaires autonomes (Guam, Porto Rico, Îles Vierges américaines, Samoa-Américaines et Antilles néerlandaises). Cette coalition est précoce dans la réflexion sur le changement climatique et c'est une des rares organisations de pays en développement qui a eu un rôle actif dans l'élaboration de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), entrée en vigueur en 1994 (Shibuya, 1996, p. 551). L'AOSIS regroupe presque le tiers des pays en développement, le cinquième des pays membres de l'ONU, mais seulement 0,8 % de la population mondiale.

En s'appropriant le discours sur la vulnérabilité (Barnett, Campbell, 2010, p. 166) et en se constituant en groupe de pression, les petits États insulaires forment un marché du bulletin de vote aux Nations unies ou dans de multiples forums (Crocombe, 2008, p. 437) et marchandent leurs voix et leurs alliances, tels le Tuvalu et Nauru qui ont récemment reconnu l'indépendance de l'Abkhazie et de l'Ossétie-du-Sud, deux territoires géorgiens occupés illégalement par l'armée russe. Les petits États insulaires, particulièrement du Pacifique, sont au cœur des stratégies régionales des « grands frères » australiens ou néo-zélandais et de l'intense compétition diplomatico-économique que se livrent les deux Chine et qui est en train de tourner à l'avantage de la République populaire aux dépens de Taïwan, bien qu'en 2003 Kiribati ait abandonné Pékin pour se tourner vers Taipei. Cette « diplomatie du carnet de chèques » ne laisse donc pas insensibles les hommes politiques de ces micro-États, courtisés assidûment. Autant dire qu'il s'agit de pays où la corruption est souvent élevée. L'ONG *Transparency International* note qu'« aucun des vingt pays les plus affectés par le changement climatique n'a un score supérieur à 3,6 dans l'indice de perception de la corruption, selon lequel 0 signifie extrêmement corrompu et 10 extrêmement intègre » (2011). Quelques petits États insulaires sont particulièrement mal placés, telles les Maldives.

Pour des micro-États dont la viabilité reste problématique, le réchauffement climatique est devenu une rente comme une autre, au même titre que le blanchiment de capitaux (Seychelles, Vanuatu, Marshall, Nauru, Niue...), les pavillons de complaisance (Antilles néerlandaises, Bahamas, Bermudes, Tonga, Marshall, Kiribati), la relégation rémunérée d'immigrants indésirables pour l'Australie (Nauru) ou la vente de sa voix sur la scène internationale. D'un côté de nombreux petits États insulaires sont donc des chevilles ouvrières de l'ultralibéralisme, alors que, d'un autre côté, ils se posent en victimes des pays développés et de leur croissance inconsidérée dévastant la planète. Le dessein est d'obtenir un statut politique plus prestigieux ou de bénéficier des fonds mis en place pour soutenir les adaptations au changement climatique et promis à être considérablement majorés : Fonds pour les pays les moins avancés (FPMA), Fonds spécial pour le changement climatique (FSCC) et Fonds d'adaptation. L'adoption par ces micro-États insulaires des grands principes du développement durable cache généralement une absence de volonté ou une impossibilité de les appliquer, mais elle leur permet, dans les négociations bilatérales ou multilatérales, d'obtenir des aides diverses. Sur le plan intérieur, on perçoit tout l'intérêt de rejeter sur les pays riches ou les grandes puissances les problèmes environnementaux actuels.

Le battage médiatique alarmiste réduit les habitants des îles basses à être des victimes expiatoires de l'élévation du niveau des mers au XXI<sup>e</sup> siècle. C'est oublier que les modifications de leurs littoraux par le remblayage, par l'extraction de sable ou de granulats sur l'avant-côte pour produire du béton, par la destruction des mangroves, dunes et platiers récifaux, sont aujourd'hui les raisons principales de la vulnérabilité des petits États insulaires coralliens, à juste titre reconnus comme parmi les plus sensibles à l'élévation du niveau de la mer (Duvat, Magnan, 2012, p. 68-93). L'érosion par la houle, surtout cyclonique, les inondations lors de fortes marées ou la salinisation de la lentille d'eau douce qui en résultent, tout particulièrement dans les îles-capitales vers lesquelles convergent les flux de l'exode rural, ne sont donc pas les preuves tangibles du changement climatique, mais lui sont intentionnellement associées. Ainsi, pendant qu'on négocie au niveau international de complexes accords pour le moment inefficaces, beaucoup de micro-États du Pacifique ne se sont toujours pas dotés d'une législation sur ces opérations de dragage en adéquation avec les conséquences funestes d'une telle exploitation (Pelisikoti, 2007a, p. 10). Au Kiribati, le département de l'Environnement ne dispose que de deux fonctionnaires permanents pour faire appliquer la loi, sur un territoire insulaire particulièrement fragmenté et étiré (Pelisikoti, 2007b, p. 25).

On voit à quel point est fallacieuse la métaphore du « canari dans la mine » à propos des habitants des petits États insulaires qui seraient censés aujourd'hui alerter l'humanité sur les dangers du réchauffement climatique (Gemene, 2010), comme le canari avertissait jadis le mineur de la présence de gaz toxiques. Il en va de même avec la figure du « réfugié climatique », que des estimations globales catastrophistes chiffrent à 200 millions au milieu du siècle, manière d'affoler les pays du Nord, aux frontières de plus en plus fermées aux immigrants non souhaités. Ces évaluations font l'objet de débats révélant qu'il est difficile à partir d'une population soumise au risque d'élévation du niveau de la mer de prédire comment elle réagira. Les tenants du scénario de la fuite oublient les capacités d'adaptation des populations (Black, 2001, p. 8) et le fait que la migration a souvent des causes multifactorielles. Pour François Gemene « ce champ d'études en pleine expansion reste aujourd'hui truffé d'idées reçues et de présupposés infondés, répétés rapport après rapport ».

**Document 12 : Texte. Analyse des réponses morphologiques des îles coralliennes à la montée des eaux.** Source : Masselink G., Beetham E., Kench P., 2020, "Coral reef islands can accrete vertically in response to sea level rise", *Science Advances*, 6, <https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.aay3656>.

Les îles de récifs coralliens, définies comme des îles de sable ou de gravier sur des plates-formes de récifs coralliens, font partie des environnements côtiers les plus vulnérables à l'élévation du niveau de la mer (SLR) [...]. Une littérature importante sur ce sujet s'est concentrée sur les conséquences de l'augmentation des inondations côtières sur l'habitabilité des îles en utilisant des approches de modélisation hydrodynamique, et la pensée actuelle est que ces îles deviendront inhabitables dans les prochaines décennies [...]. Cela a généralement donné lieu à une considération binaire des solutions d'adaptation, à savoir la défense structurelle ou l'exode des communautés insulaires, avec beaucoup moins d'attention pour les options qui renforcent la résilience. Notre article rétablit cet équilibre et utilise un modèle numérique basé sur les processus qui simule la réponse morphologique des îles récifales au SLR. Les résultats du modèle démontrent que les îles peuvent s'ajuster verticalement (en se construisant vers le haut) et horizontalement (en migrant vers l'intérieur des terres) *via* le processus de "rollover" [...], qui implique le transport de sédiments de l'avant de l'île vers le sommet et l'arrière de l'île *via* les processus de débordement et d'inondation. La recherche que nous présentons est un développement critique pour la compréhension et la gestion de l'impact du SLR sur les

communautés insulaires des atolls et fournira un point de référence pour les recherches futures qui doivent tenir compte de la nature morphodynamique des îles atolls. [...]

Les évaluations existantes de la vulnérabilité physique des îles reposent sur l'hypothèse que les îles sont géologiquement statiques et qu'elles disparaîtront sous l'eau simplement avec l'augmentation du niveau de la mer [...]. Dans le cadre de ces scénarios environnementaux, la "perte des îles" s'est normalisée, le débat sociopolitique s'est concentré sur les préoccupations de sécurité humaine [...] et la trajectoire future des communautés insulaires a été réduite à un choix binaire : protection au moyen de défenses côtières [...] ou relocalisation [...]. Cependant, il est de plus en plus évident que les îles sont des entités géologiquement dynamiques qui peuvent s'adapter aux changements du niveau de la mer et des conditions climatiques [...]. La disparition des îles coralliennes due au changement climatique n'est donc pas un fait accompli, et un pronostic plus optimiste pourrait exister pour les nations insulaires [...].

Les îles récifales sont des accumulations de sédiments carbonatés construites par les vagues et provenant de la décomposition d'organismes sécrétant du carbonate de calcium qui vivent sur les systèmes de récifs coralliens adjacents. L'emplacement, la configuration en plan, la taille et l'élévation des îles reflètent à la fois l'interaction de la houle océanique avec les structures récifales et la disponibilité et la qualité des sédiments pour la construction des îles. Des études récentes ont démontré que la configuration en plan des îles récifales peut être modifiée en réponse à l'évolution du régime des vagues et du niveau de la mer à des échelles de temps allant de l'événement au centenaire [...]. En outre, les études révèlent une tendance dominante d'expansion des îles sur les surfaces récifales au cours du dernier demi-siècle, une période de montée du niveau de la mer documentée [...].

Malgré ces progrès récents dans la compréhension du comportement morphologique des îles, plusieurs incertitudes demeurent. La première est de savoir si les réponses morphodynamiques récemment documentées sur la forme des îles fournissent des analogies pour les changements futurs des îles, en particulier si l'on s'attend à ce que l'ampleur et les taux de montée du niveau de la mer augmentent [...]. La deuxième question est de savoir dans quelle mesure les processus morphodynamiques modifient l'élévation des îles et atténuent les impacts de l'élévation du niveau de la mer et de l'augmentation des risques d'inondation [...]. À ce jour, les changements topographiques de la surface des îles n'ont pas été résolus. Il est essentiel d'étudier la capacité des processus géomorphologiques à modifier l'élévation, car c'est l'élévation des îles qui influence la fréquence et l'ampleur de la submersion par les vagues et des inondations des îles et, par conséquent, le risque pour les communautés insulaires [...]. Une autre lacune fondamentale dans l'évaluation de la réponse des îles au changement du niveau de la mer est l'absence d'une analyse robuste de la morphodynamique des îles, basée sur les processus, qui puisse projeter les trajectoires morphologiques futures des îles. Ce manque de prédictions futures fiables est une contrainte majeure pour envisager et développer des stratégies d'adaptation plus fondées. Cependant, les récentes expériences de modèles physiques de changement d'île [...] et les progrès dans la modélisation numérique basée sur la physique du transport des sédiments et du changement morphodynamique ont considérablement amélioré le potentiel d'exploration de la façon dont la montée du niveau de la mer affectera la morphologie des îles-atolls et la vulnérabilité future aux inondations et à l'érosion.

**Document 13 : Texte. Gemenne F., 2010, « Tuvalu, un laboratoire du changement climatique ? Une critique empirique de la rhétorique des « canaris dans la mine », *Revue Tiers Monde*, n°204, p. 89-107, <https://www.cairn.info/revue-tiers-monde-2010-4-page-89.htm#no81>.**

Au-delà de sa réalité empirique, (...), la caractérisation de la migration des Tuvaluans vers la Nouvelle-Zélande comme l'exemple par excellence de la « migration climatique » répond également à un agenda politique. [...] L'existence de « migrants climatiques », victimes impuissantes du réchauffement global, doit amener les pays industrialisés à une action résolue contre le changement climatique. Dans ce contexte et par un raccourci saisissant, remettre en cause la nature « climatique » de cette migration revient à nier la réalité même du changement climatique. Pour les migrants pourtant, une telle caractérisation de leur migration n'est pas aussi évidente. [...]

La migration est une caractéristique essentielle du style de vie polynésien, et dans de nombreux cas une routine sociale (Connell, Conway, 2000). Les premières migrations furent économiques : des travailleurs de Tuvalu furent recrutés pour travailler dans les plantations de Samoa et du Queensland australien. La migration s'est ensuite étendue aux mines de phosphate de Banaba (Kiribati) et de Nauru. Après la seconde Guerre mondiale, deux mouvements de population significatifs se produisirent : le premier fut la réinstallation externe de certaines familles de Vaitupu sur l'île de Kioa, à Fidji ; le second fut la réinstallation interne de Niutao vers Niulakita. En 1951, les anciens de Vaitupu, sous l'impulsion de Donald Kennedy, un expatrié australien [...], décidèrent d'acheter à Fidji l'îlot de Kioa (White, 1965).

La principale raison qui guida cette acquisition fut la peur que les ressources de l'île deviennent trop rares, incapables de répondre à la demande accrue du fait de la croissance de la population. Devant cette « catastrophe malthusienne », quelques douzaines de familles déménagèrent à Kioa jusqu'en 1983 et obtinrent finalement la nationalité fidjienne en 2005. Pour les mêmes raisons, les autorités coloniales britanniques décidèrent en 1989 de réinstaller une partie de la population de Niutao, qui était alors l'atoll le plus habité de Tuvalu, vers l'îlot désert Niulakita. Depuis lors, Tuvalu, qui signifie littéralement « groupe de huit, réunis ensemble », compte neuf îles habitées.

Ces deux mouvements migratoires passés révèlent que la perspective d'une réinstallation permanente de la population fut envisagée bien avant que n'apparaissent les menaces liées au changement climatique. La plupart des médias continuent pourtant de prétendre que la réinstallation de la population serait inédite – les deux exemples ci-dessus montrent que cette idée n'a rien d'inédit, même si les réinstallations étaient envisagées à une échelle bien plus petite. L'idée de la réinstallation fut également abordée dans les années 1980, en réponse à ce qui était perçu comme un problème de surpopulation (Connell, 1983). Cette idée de réinstallation découlait alors directement d'une perspective malthusienne, selon laquelle l'approvisionnement en nourriture des populations serait toujours menacé, sauf si ces populations étaient maintenues sous un strict contrôle démographique (1980). Ce spectre de la catastrophe malthusienne reste prévalent encore aujourd'hui : il justifie largement la politique migratoire actuelle du gouvernement tuvaluan, qui vise à encourager et à faciliter la migration de ses habitants vers l'étranger. [...]

À travers l'histoire, la migration a toujours été un élément important de l'identité de Tuvalu (Connell, 1983). Les flux migratoires ont connu une augmentation importante après la Seconde Guerre mondiale : les Tuvaluans furent formés dans la marine marchande pour travailler sur des embarcations au long cours, en particulier sur des navires allemands (Borovnik, 2004). Après l'épuisement des mines de phosphate à Nauru, de nombreux travailleurs migrants furent rapatriés à Tuvalu, ce qui entraîna une diminution significative des remises d'épargne. Aucune institution d'enseignement supérieur n'étant présente à Tuvalu, les jeunes Tuvaluans furent

également envoyés à l'étranger pour y mener leurs études, essentiellement à Fidji, en Australie et en Nouvelle-Zélande. Ce système migratoire est très important dans la perception de l'espace de Tuvalu pour les migrants. Au lieu d'être les petites îles isolées que nous imaginons, elles sont perçues comme des éléments centraux d'un ensemble bien plus vaste, d'un océan d'îles connectées les unes aux autres (Farbotko, 2010).

Ces dernières années, néanmoins, les possibilités de migration dans la région ont considérablement diminué : les mines de Nauru ont fermé, tandis que les tensions politiques avec le gouvernement fidjien ont eu pour effet de réduire les possibilités d'émigration à Fidji. Sous l'impulsion du gouvernement de John Howard, l'Australie a également mis en place une politique migratoire très restrictive à l'égard des îliens du Pacifique. L'espace de Tuvalu, en tant que noyau d'un réseau migratoire, s'est donc réduit considérablement. C'est là une des raisons pour lesquelles le gouvernement tuvaluan cherche activement de nouvelles possibilités de migrations pour ses citoyens, avec un succès limité jusqu'ici. Cette recherche répond à une triple demande : la réduction des problèmes de surpopulation à Funafuti, l'augmentation des remises d'épargne, et enfin les craintes de la population concernant les menaces liées au changement climatique. Tuvalu faisait en quelque sorte partie d'un système migratoire (Bedford, 1992) qui s'est désintégré ces dernières années et que le gouvernement cherche aujourd'hui à reconstruire. Les flux migratoires à Tuvalu se divisent désormais entre migrations internes, très importantes en volume, et migrations internationales, plus limitées.

Depuis que le gouvernement de Tuvalu a reçu du gouvernement australien le bateau Nivanga dans les années 1990, les mouvements de population entre les différents atolls ont en effet considérablement augmenté. L'aide internationale a non seulement facilité les possibilités de transport entre les différentes îles, mais a également transformé Funafuti en un pôle d'attraction important, en raison du développement rapide qu'a connu l'atoll dans les années 2000.

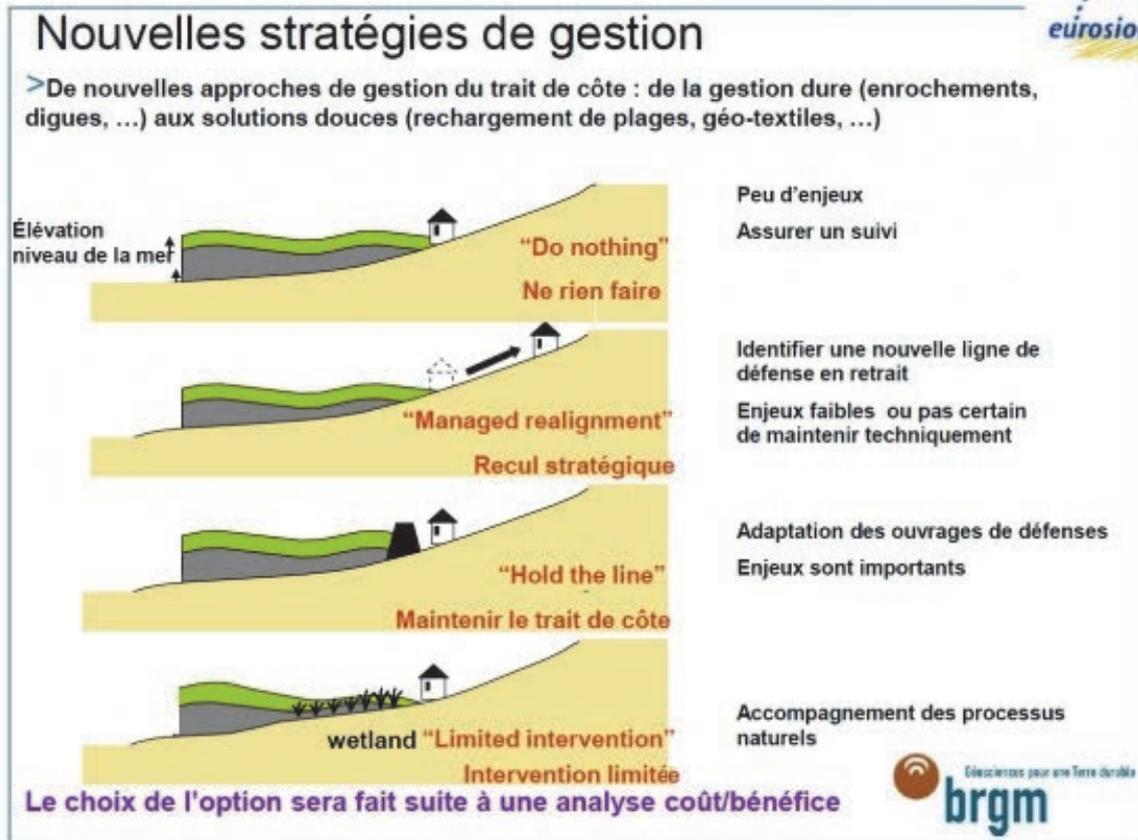
[...] Ceux qui refusent de migrer – et ils sont clairement majoritaires – mettent donc directement en cause la perception occidentale d'une migration qui serait inéluctable, soit que leur attachement au territoire soit plus fort, soit qu'ils pensent que Tuvalu puisse s'adapter sans que la migration ne soit nécessaire, soit qu'ils mettent en cause la réalité même du changement climatique – un comble, pour ceux qui sont supposés en être les premiers témoins !

Mais même parmi ceux qui envisagent effectivement de migrer, très rares sont ceux qui l'envisagent comme une contrainte inéluctable. Au contraire, la plupart considèrent l'option migratoire comme une stratégie proactive, une manière de réduire sa vulnérabilité environnementale et de développer d'autres projets en Nouvelle-Zélande. La crainte du pire, de la submersion de l'archipel, qui corrobore la représentation occidentale de la situation, ne sera que très rarement exprimée.

Dans la plupart des cas, les facteurs environnementaux se mêlent à des facteurs économiques et sociaux pour justifier la migration. La plupart de ces futurs migrants possèdent déjà de la famille en Nouvelle-Zélande et ces liens familiaux constituent un important facteur d'attraction. La migration est souvent considérée dans l'intérêt des enfants, et conçue comme une stratégie de réduction des risques pour l'ensemble de la famille.

Ces différentes attitudes vis-à-vis de la migration montrent que celle-ci n'est pas conçue dans un cadre déterministe, comme on le suppose souvent, mais plutôt comme une décision prise par le migrant et fondée sur son ressenti personnel, ses valeurs et ses intérêts. Une perception similaire de la menace représentée par le changement climatique peut donner lieu à des décisions migratoires différentes (rester ou partir), de même que des perceptions différentes du changement climatique (« Tuvalu survivra » ou « Tuvalu est condamné ») peuvent aboutir à la même décision migratoire.

**Document 14 : Schéma. Les nouvelles stratégies de gestion du trait de côte.** Source : Bertrand F., Richard E., 2010, « Adaptation des territoires insulaires : éléments de réflexion à partir de deux îles françaises (Ré et la Réunion) », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, vol. 10, n°3, <http://journals.openedition.org/vertigo/10473>.



**OPTION C : « AMÉNAGEMENT »**  
**Sujet : Les mobilités urbaines en France :**  
**nouvelles pratiques et enjeux d'aménagement**

Vous répondrez aux questions suivantes. Vous élaborerez au moins une construction graphique.

**Question 1 :** Caractériser et expliquez l'évolution des pratiques de mobilité dans les villes françaises au cours des vingt dernières années.

**Question 2 :** En confrontant les pratiques individuelles aux ambitions collectives, montrez que les mobilités actives ne peuvent constituer qu'une réponse partielle aux enjeux de mobilités urbaines.

**Question 3 :** Quels sont les impacts de la crise sanitaire sur les pratiques, les représentations et les stratégies d'aménagement en matière de mobilités urbaines ?

**Question 4 :** Pourquoi peut-on dire que penser les mobilités urbaines, c'est penser la ville et ses débats d'aménagement ?

### LISTE DES DOCUMENTS

**Document 1 : Les mobilités au cœur des politiques urbaines**, extrait de Jean Debrie, « La mobilité urbaine est-elle en bonne voie ? », *La vie des idées*, septembre 2021. URL : <https://laviedesidees.fr/La-mobilite-urbaine-est-elle-en-bonne-voie.html>

**Document 2 : Perspectives d'aménagement pour le centre-ville de Fort-de-France**, extrait du Projet d'aménagement et de développement durable du Plan local d'urbanisme de Fort-de-France, 2016. URL : <https://www.fortdefrance.fr/mes-demarches/urbanisme/>

**Document 3 : Itinéraires piétons et intermodalité marche-tramway**, extrait de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux, « Des itinéraires à pied pour compléter le réseau de transports collectifs de l'agglomération bordelaise », Bordeaux, 2017. URL : <https://www.aurba.org/productions/itineraires-a-pied/>

**Document 4 : La loi et le vélo en ville**, extrait de Lucille Morio et Nicolas Raimbault, « Plus de place pour le vélo en ville ? Covid-19, mise à l'agenda et mise en œuvre des politiques cyclables en France », *Droit et Ville*, vol. 91, n°1, 2021, pp. 179-200. URL : <https://www.cairn.info/revue-droit-et-ville-2021-1-page-179.htm>

**Document 5 : Formes urbaines et mobilités**, extrait de Nicolas Pelé, Cyrille François, Jean-Pierre Nicolas, « Quels impacts de la forme urbaine sur les mobilités quotidiennes ? Une approche par la simulation pour une comparaison multidimensionnelle appliquée au territoire lyonnais », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°73, 2018, pp. 77-109.  
 URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-01851465>

**Document 6 : Les territoires de la marche en Île-de-France**, extrait de l'Institut Paris Région, « Ville vivable, ville marchable », 2022.  
 URL : <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/modes-actifs/chroniques-de-la-marche-et-de-lespace-public/ville-vivable-ville-marchable/>

**Document 7 : Définir les mobilités actives**, extrait de Julien Demade, « Mobilité : active, douce, alternative ou durable », in Jérôme Monnet (éd.) *Dictionnaire pluriel de la marche en ville*. Paris : L'œil d'or, 2021. URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02274128>

**Document 8 : Les raisons évoquées pour privilégier ou ne pas privilégier la marche**, extrait de Jérémy Pierre, Cécile Collinet, Matthieu Delalandre, « Les pratiques de marche des Français : des profils variés », *Corps*, 2019/1, n°17, pp. 25-38.

URL : <https://www.cairn.info/revue-corps-2019-1-page-25.htm>

**Document 9 : Le grand Paris Express**, extrait de Société du Grand Paris, *Le Grand Paris Express, 18 pages pour tout comprendre*, 2021.

URL : <https://www.societedugrandparis.fr/nouveau-metro/grand-paris-express>

**Document 10 : Représentations des expériences de mobilités quotidiennes**, extrait de Christine Romero, « Représentations et pratiques des mobilités quotidiennes dans l'aire urbaine d'Orléans : entre anxiété de la durabilité du mode de vie et aspiration à la proximité », *Norois*, 2019, n°253, pp. 85-98.

URL : <http://journals.openedition.org/norois/9549>

**Document 11 : Les modes de transports utilisés pour aller travailler**, extrait de INSEE, *Tableaux de bord de l'économie française*, 2020 (données 2018).

URL : [https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/tableau/80\\_AMN/84\\_MOB](https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/tableau/80_AMN/84_MOB)

**Document 12 : Quel bilan pour les « coronapistes » ?** extrait de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine, « Les coronapistes : exemple d'aménagements temporaires durant la crise sanitaire », décembre 2020.

URL : <https://www.aua-toulouse.org/les-coronapistes-exemple-damenagements-temporaires-durant-la-crise-sanitaire/>

**Document 13 : Évolution de la part modale entre 2006 et 2015 dans l'aire métropolitaine de Lyon**, extrait de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise, observatoire partenarial déplacement, janvier 2021, « Vélo, évolution des pratiques et potentiels de développement ». URL : <https://www.urbalyon.org/fr/observatoire-des-deplacements/velo-evolutions-des-pratiques-et-potentiel-s-de-developpement?from=obs>

**Document 14 : Mobilités plurielles**, extrait de Jean-Marc Offner, *Anachronismes urbains*, 2020, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 194 p.

**Document 15 : Évolution et objectifs d'évolution des parts modales**, extrait du PDU de Rennes, janvier 2020, p. 60.

URL : <https://metropole.rennes.fr/sites/default/files/file-PolPub/PDU%202019-2030.pdf>

**Document 16 : Les mobilités et la ville compacte** extrait de Jean-Pierre Orfeuill, « Les débats sur la densité, la mobilité et la sobriété », *Constructif*, 2020/3, n° 57, pp. 17-20.

URL : <https://www.cairn.info/revue-constructif-2020-3-page-17.htm>

**Document 17 : Les alliés du vélo**, extrait de Jérôme Monnet, « Investir dans les chaussures, les trottinettes et la proximité, pour éviter le retour mortifère de la voiture après le Grand Confinement ? », *Cybergeographie : European Journal of Geography*, Débats, « Le grand confinement : avant, pendant, et après ? », mis en ligne le 27 avril 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeographie/34676>

**Document 18 : Mobilités actives et personnes à mobilité réduite**, extrait de Clarisse Montfort, « Urbanisme et mobilités actives : comment les recommandations de la clef n°6 « Mobilités actives et PMR » du guide ISadOrA sont traduites dans quatre projets d'aménagement », rapport de stage de l'École des Hautes Études en Santé Publique, 2020. URL : <https://www.ehesp.fr/2020/06/04/guide-isadora-l-ehesp-etoffe-son-corpus-d-outils-sur-le-theme-urbanisme-favorable-a-la-sante/>

Tous les documents ont été consultés en 2022.

**Document 1 : Les mobilités au cœur des politiques urbaines**, extrait de Jean Debrie, « La mobilité urbaine est-elle en bonne voie ? » *La vie des idées*, septembre 2021. URL : <https://laviedesidees.fr/La-mobilite-urbaine-est-elle-en-bonne-voie.html>

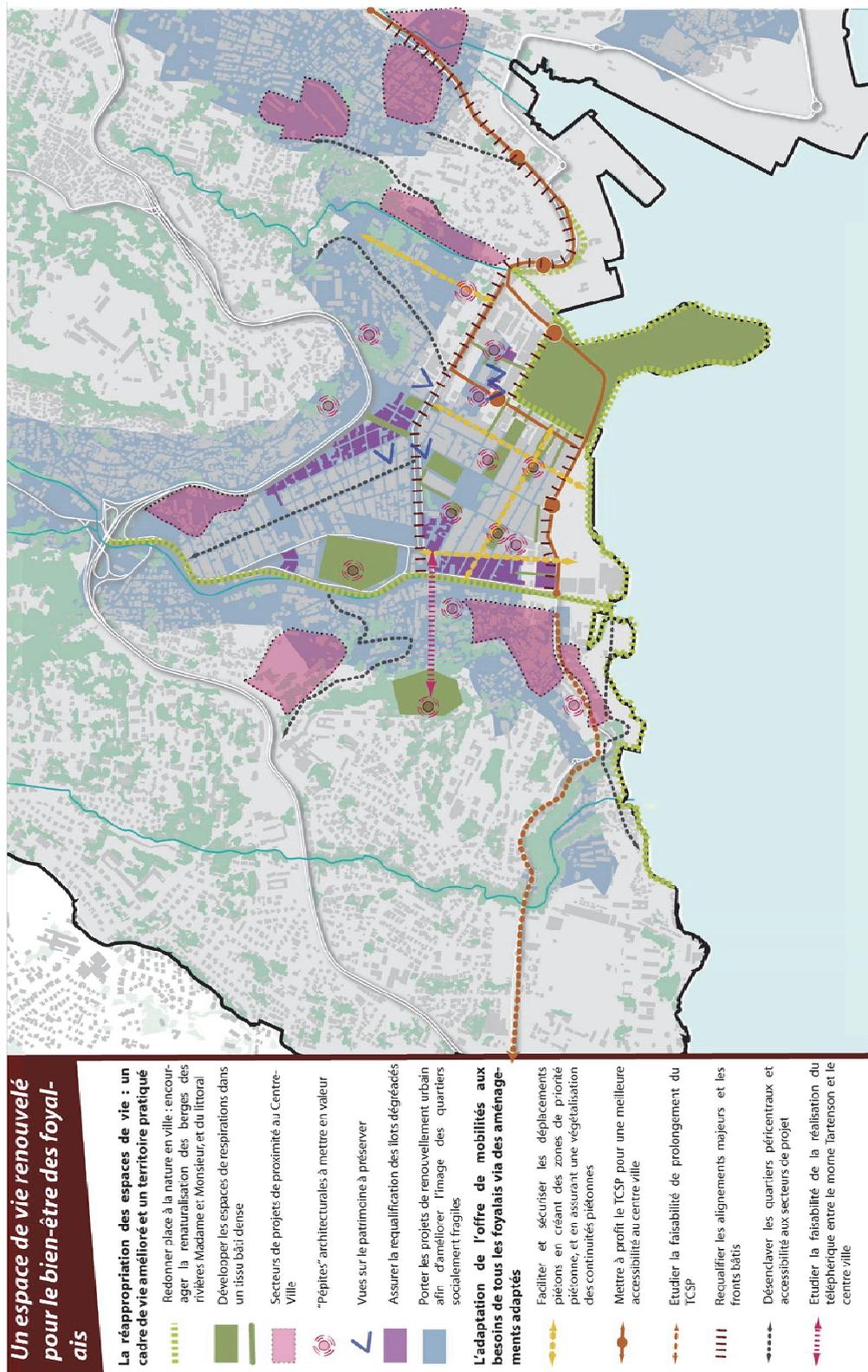
Les dernières élections municipales de mars et juin 2020 en France ont permis d’observer une mise à l’agenda importante de ces questions de mobilité. La promulgation de la Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) en décembre 2019 précise les compétences du bloc communal et intercommunal pour réguler les mobilités du quotidien participant de cette mise à l’agenda d’une mobilité dite durable. Le panel d’observation mobilisé dans le travail collectif de l’association TDIE [Transport, développement, intermodalité, environnement] (26 communes de différentes tailles et intégrées dans différents dispositifs intercommunaux) permet de signaler les traits saillants de cet agenda. L’attention nouvelle aux modes actifs est l’élément le plus partagé de ces propositions politiques. Elle se traduit notamment par une forte promotion du vélo comme mode de transport à part entière de la mobilité urbaine. Les différents programmes municipaux portent un ensemble de propositions aptes à en développer l’usage pour l’instant très limité (pistes cyclables, places de stationnement, aides à l’équipement, location ou libre-service, soutien aux associations). Le vélo devient un outil standard dans la boîte des politiques publiques et n’est plus « le marqueur politique » qu’il était avant faisant globalement, avec certes des intensités variées, unanimité dans la plupart des programmes des différentes listes en compétition, en particulier dans les grandes villes (TDIE, 2020). Cet agenda des modes actifs est complété d’une attention aux piétons motivant des projets de piétonisation ou de zones apaisées (réduction des vitesses routières, protection des voies piétonnes) repérables là encore dans la plupart des programmes sans constituer néanmoins une politique considérant la marche à pied comme mode de transport à part entière. La place de la voiture elle-même dans l’espace urbain est ainsi rediscutée. Certes, peu de listes abordent frontalement cette question de la voiture toujours très polémique. Mais les différentes réflexions sur la pacification des voiries routières (par la mise en place de « zones apaisées »), sur la mise en place de Zones à Faibles Émissions (ZFE), sur la généralisation des parkings relais ou sur la question du stationnement participent de cette réflexion sur la réduction des usages individuels de l’automobile (l’autosolisme) et sur des usages nouveaux (covoiturage, autopartage) à généraliser. La promotion du transport collectif complète cette boîte à outils autour de différents projets aptes à enrichir le réseau urbain de transport collectif (Bus à Haut Niveau de Service, tramway, téléphériques). Des débats nouveaux et importants sur la question de la gratuité des transports publics expérimentée dans certaines villes et débattue dans d’autres ou encore sur la question de la tarification sociale de ce transport public marquent la discussion municipale politique.

L’agenda des mobilités fixé par les programmes municipaux laisse donc apparaître une palette d’outils au final assez standardisée (promotion des modes actifs, régulation de la voiture, développement des usages du transport collectif). Deux éléments importants, au regard des objectifs de la Loi d’Orientation des Mobilités, apparaissent toutefois moins présents. En premier lieu, les nouvelles mobilités pourtant explicitement visées par cette loi sont peu abordées dans ces programmes municipaux. Cette notion de nouvelle mobilité recouvre des éléments disparates dont la caractéristique commune est justement d’échapper en partie à la boîte à outils des politiques publiques. Elle s’applique du point de vue de la Loi d’Orientation des Mobilités au service de covoiturage, au développement de l’électromobilité, aux expérimentations de navettes autonomes, aux nouveaux services déployant des flottes en libre-service de véhicules individuels [...] et enfin au service d’informations multimodal apte à proposer une intégration des services de la mobilité autour de l’idée popularisée sous l’acronyme anglophone de MAAS (« *Mobility as a service* »). À l’exception d’objectifs très généraux de développement du covoiturage, d’équipement de bornes de recharge nécessaires à la mobilité électrique, de mise en place d’une mobilité servicielle, peu d’objectifs déclinés et précisés de régulation de ces nouvelles mobilités sont énoncés. Cette prise en compte relative de ces nouveaux enjeux pourtant très médiatisés tend à signaler un hiatus entre l’introduction croissante d’opérateurs privés de la mobilité et la régulation de ces nouveaux enjeux par les politiques publiques. Les images des flottes privées de trottinettes ou de vélos électriques occupant massivement l’espace public dans les grandes villes témoignent d’une forme de débordement de l’action publique par les usages et les acteurs de ces nouvelles mobilités. [...]

Cette observation des municipales permet enfin de signaler une géographie de cette boîte à outils. La différence entre les politiques de mobilité des cœurs urbains des grandes métropoles et celles de villes

moyennes ou petites est évidente. Dans ces dernières, la question des mobilités est moins intense dans les programmes politiques. Elle est surtout marquée par une prise en compte plus faible des enjeux de régulation de l'automobile dans un contexte de dépendance marquée à cette mobilité individuelle motorisée.

**Document 2 : Perspectives d'aménagement pour le centre-ville de Fort-de-France**, extrait du Projet d'aménagement et de développement durable du Plan local d'urbanisme de Fort-de-France, 2016, URL : <https://www.fortdefrance.fr/mes-demarches/urbanisme/>



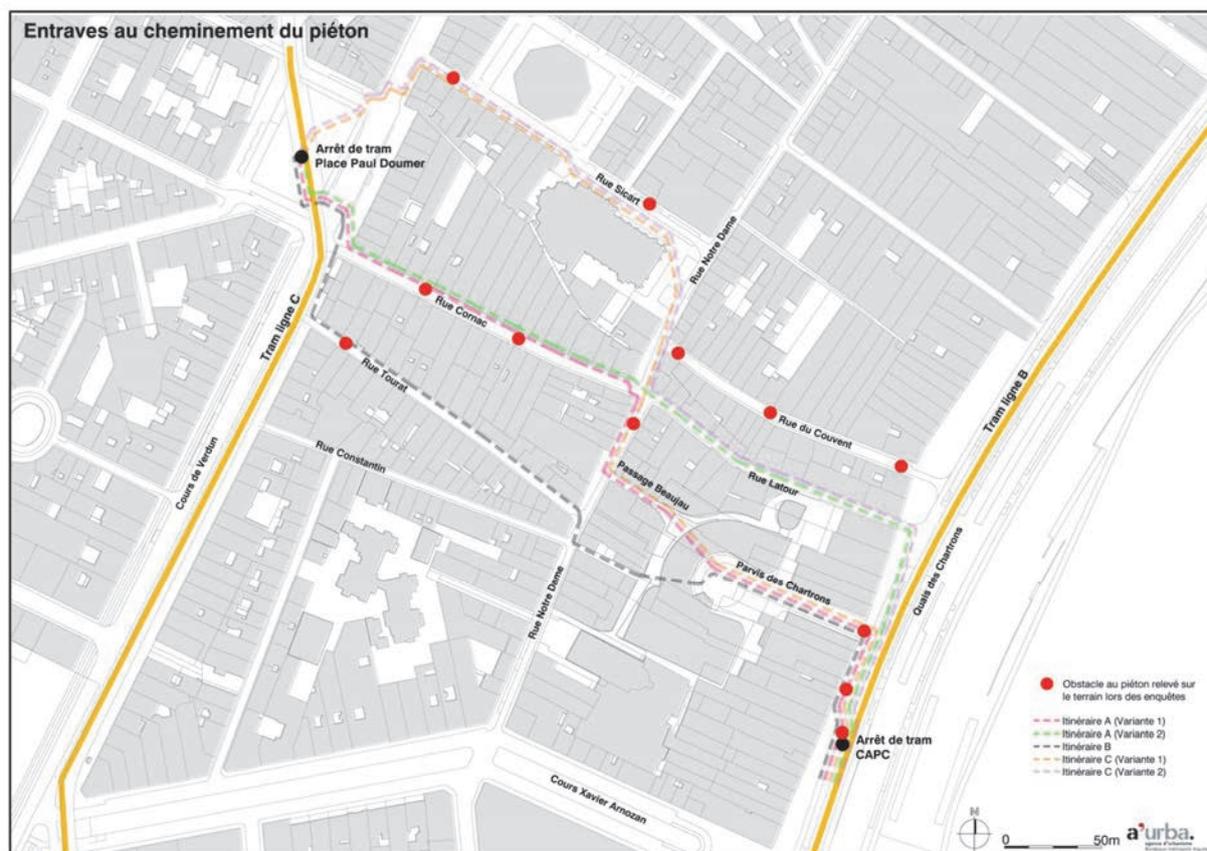
**Document 3 : itinéraires piétons et intermodalité marche-tramway**, extrait de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux, *Des itinéraires à pied pour compléter le réseau de transport collectifs de l'agglomération bordelaise*, Bordeaux, 2017. URL : <https://www.aurba.org/productions/itineraires-a-pied/>

Analyse systémique d'un itinéraire et propositions d'actions transversales. Exemple à travers l'analyse de l'itinéraire entre Paul Doumer et CAPC [centre d'art plastique contemporain]-Musée d'art contemporain. L'itinéraire entre les stations CAPC et Place Paul Doumer traverse le quartier des Chartrons. Des mobilités piétonnes y sont déjà ancrées notamment grâce à l'animation commerciale, à l'existence d'une zone de rencontre avec plusieurs rues déjà « apaisées », et à l'aspect qualitatif du bâti ancien.

Dans le cadre des premières observations relatives à ce tracé, il est rapidement apparu, que plusieurs variantes pouvaient être envisagées avec des temps de parcours légèrement différents :

	Temps de parcours
Itinéraire A (Variante 1)	5 minutes 55 secondes
Itinéraire A (Variante 2)	6 minutes 10 secondes
Itinéraire B	6 minutes 23 secondes
Itinéraire C (Variante 1)	7 minutes 28 secondes
Itinéraire C (Variante 2)	7 minutes 40 secondes

Carte A



Carte B



Synthèse

	Itinéraire A (Variante 1)	Itinéraire A (Variante 2)	Itinéraire B	Itinéraire C (Variante 1)	Itinéraire C (Variante 2)
Temps	++	+	+	-	-
Accessibilité	+	-	-	++	+
Équipements pour le piéton	+	+	+	++	+
Qualité des frontages	+	-	-	++	+
Présence d'arbres, de végétation, d'ombres	-	-	-	+	+
Présence de commerces	+	+	+	++	+
Potentiel de réaménagement	+	++	+	-	+

**Document 4 : La loi et le vélo en ville**, extrait de Lucille Morio et Nicolas Raimbault, « Plus de place pour le vélo en ville ? Covid-19, mise à l'agenda et mise en œuvre des politiques cyclables en France », *Droit et Ville*, vol. 91, n°1, 2021, pp. 179-200. URL : <https://www.cairn.info/revue-droit-et-ville-2021-1-page-179.htm>

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) de 1996 intègre ainsi les objectifs de développement de la marche à pied et du vélo dans les orientations des PDU, qui doivent viser « le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants,

notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ». Les impératifs environnementaux redonnent ainsi une légitimité au vélo. Par ailleurs, cette loi va rendre les PDU obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, obligeant de fait ces agglomérations à considérer le vélo dans leur politique de mobilité. D'autres mesures importantes suivent. En 2000, l'État entend apporter une aide technique pour répondre au manque d'information des collectivités et publie un ouvrage de recommandation pour des aménagements cyclables. En 2008 sont instaurés les doubles sens cyclables pour les zones 30 et les zones de rencontre. Cette mesure a été modifiée en 2015 et elle s'applique désormais à l'ensemble des rues dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h. Le caractère obligatoire de ces mesures a ainsi permis d'augmenter considérablement le nombre de voies bénéficiant d'aménagements cyclables. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) votée en 2019 se veut plus ambitieuse en conférant une importance inédite au vélo. Dans le dossier de presse de présentation du projet du 14 septembre 2018, Édouard Philippe déclare que « le vélo est en effet une solution concrète aux besoins de déplacements au quotidien des Français ».

Si les champs d'action de cette loi sont variés, et concernent l'ensemble des modes de transports, le vélo y occupe une place importante. Cette loi prévoit en effet un plan vélo (qui entend tripler la part modale du vélo d'ici 2024 pour atteindre 9 %) et reconnaît enfin le vélo comme un moyen de transport.

Cette nouvelle politique prévoit une multitude de mesures pour promouvoir la pratique du vélo. Parmi ces mesures, les actions se concentrent sur l'aménagement des itinéraires, avec notamment l'inscription au Code de la route du schéma national des véloroutes, la résorption des discontinuités cyclables grâce à un financement par le fonds national pour le vélo (dans le cadre d'appels à projets), ou encore la modification de l'article L. 228-2 du code de l'environnement (instauré par la loi LAURE) qui renforce l'obligation de la réalisation systématique d'un réseau cyclable sécurisant, continu et complet. Elle comprend aussi des mesures en faveur de l'intermodalité (obligation de transport de vélo dans les trains et les cars), de stationnements sécurisés (notamment près des gares et au sein des copropriétés), ou encore de lutte contre le vol (identification des vélos neufs). Par ailleurs, dans la logique de créer un « système vélo », des aides financières, à destination des usagers, sont prévues, à l'image de l'aide à l'achat d'un VAE [vélo à assistance électrique] ou encore un forfait mobilités durables pour remplacer l'indemnité kilométrique. Enfin, cette loi prévoit une série de mesures symboliques. Elle reconnaît un « droit à la mobilité active ». Pour impulser la pratique cyclable, la loi entend instaurer une « culture du vélo », notamment à travers le programme « savoir rouler » pour rendre l'apprentissage du vélo obligatoire dès la primaire, avec la volonté de faire « une génération vélo ». Cette mesure témoigne par ailleurs d'une prise de conscience du gouvernement de ne pas développer uniquement les infrastructures nécessaires aux itinéraires, mais tout un ensemble de services annexes au vélo afin de créer un véritable « système vélo ». Toutefois, au regard de l'ensemble des mesures prévues par la loi d'orientation des mobilités, les « mobilités propres, partagées et actives » ne représentent qu'une faible partie des investissements pour la période des 10 ans à venir. Si en 2019 le budget accordé au vélo a ainsi nettement augmenté pour atteindre 8,9 € par habitant et par an (contre 5,7 € en 2008), ce budget reste bien loin du budget annuel alloué par les Pays-Bas qui s'élève à 30 € par habitant et par an. La loi LOM acte ainsi les changements de perception du vélo de ces dernières années, en comprenant un panel de mesures visant à créer « un système vélo ». L'ensemble de ces mesures se rapproche de plus en plus des politiques cyclables mises en œuvre aux Pays-Bas ou au Danemark et qui s'avèrent être un succès.

**Document 5 : Formes urbaines et mobilités**, extrait de Nicolas Pelé, Cyrille François, Jean-Pierre Nicolas, « Quels impacts de la forme urbaine sur les mobilités quotidiennes ? Une approche par la simulation pour une comparaison multidimensionnelle appliquée au territoire lyonnais », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°73, 2018, pp. 77-109.

URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-01851465>

Note du jury :

*Afin d'étudier l'impact de la forme urbaine sur les mobilités quotidiennes, les chercheurs ont construit trois scénarios prospectifs pour l'agglomération lyonnaise en utilisant un modèle LUTI (Land Use and Transportation Interaction / Interaction entre l'utilisation des sols et les transports) :*

- un scénario d'aire urbaine monocentrique, concentré sur un cœur d'agglomération dense, résultant d'une volonté d'arrêt de tout phénomène d'étalement urbain et de densification de la population et des activités.
- un scénario d'aire urbaine étalée, avec une localisation plus importante de la population et des emplois dans les zones éloignées du centre et du réseau de transports collectifs urbains, sans phénomène prononcé de polarisation en périphérie.
- un scénario d'aire urbaine polycentrique, pensé comme une alternative à la ville étalée, avec un renforcement en termes de populations et d'emplois des pôles secondaires périphériques, organisés le long d'un réseau structurant de lignes ferroviaires.

Dans ces scénarios, l'équipe de chercheurs a conservé 90 % de la structure urbaine de 2009 (scénario de référence) en relocalisant seulement 10 % des logements et des activités, afin de simuler l'impact des choix politiques sur une vingtaine d'années.

Figure 1 : Découpage du territoire : trois zones concentriques et pôles secondaires

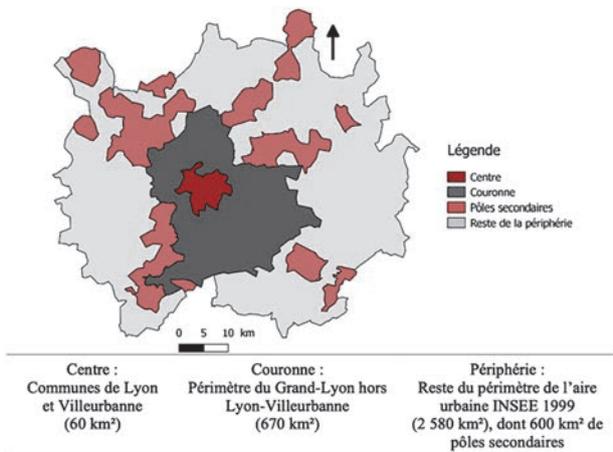
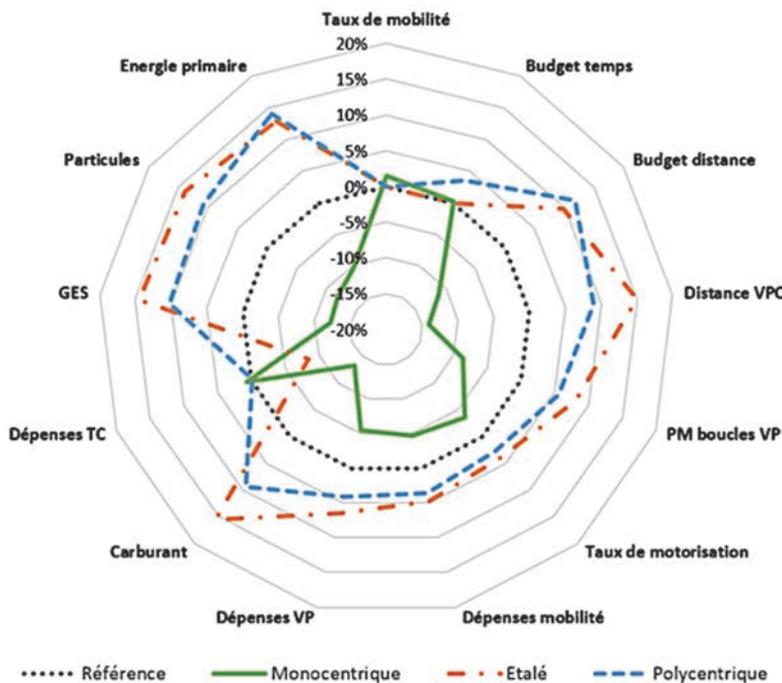


Tableau 2 : Indicateurs de mobilité, de dépenses des ménages et d'impacts environnementaux en fonction des quatre scénarios

	Scénario de référence	Scénario monocentrique	Scénario étalé	Scénario polycentrique
<b>Mobilités</b>				
Budget distance (km/pers/jour)	15,3	13,6	16,8	17,1
Budget temps (min/pers/jour)	44,6	44,7	44,6	46,2
Taux de mobilité (boucle/pers/jour)	1,4	1,4	1,4	1,4
Distance parcourue en voiture conducteur (véhicule.km/pers/jour)	10,0	8,6	11,5	10,9
Part modale déplacements automobile	60,7 %	55,5 %	65,6 %	64,1 %
Taux motorisation (véhicules/1000hab.)	474	457	493	487
<b>Dépenses des ménages</b>				
Dépenses mobilité (€/pers/jour)	3,8	3,6	4,0	3,9
Dépenses automobile (€/pers/jour)	3,4	3,2	3,6	3,5
Carburant (€/pers/jour)	0,8	0,7	1,0	0,9
Dépenses transports collectifs (€/pers/jour)	0,4	0,4	0,4	0,4
<b>Impacts environnementaux</b>				
GES (kg CO <sub>2</sub> eq/pers/jour)	3,1	2,7	3,6	3,4
Particules (g PM <sub>10</sub> eq/pers/jour)	6,0	5,3	6,9	6,7
Energie primaire (kWh/pers/jour)	15,6	14,0	17,6	17,8

Figure 3 : Synthèse des indicateurs par personne en fonction des scénarios de forme urbaine



Note : les intitulés des items des figures 3 à 6 de ce document reprennent ceux du tableau 2 ci-dessus.

Lecture : Par rapport au scénario de référence, le budget distance est 11 % plus faible dans le scénario monocentrique, 10 % plus grand dans le scénario étalé et 12 % plus grand dans le scénario polycentrique

Figure 4 : Synthèse des indicateurs pour les habitants du centre de l'agglomération en fonction des quatre scénarios de forme urbaine

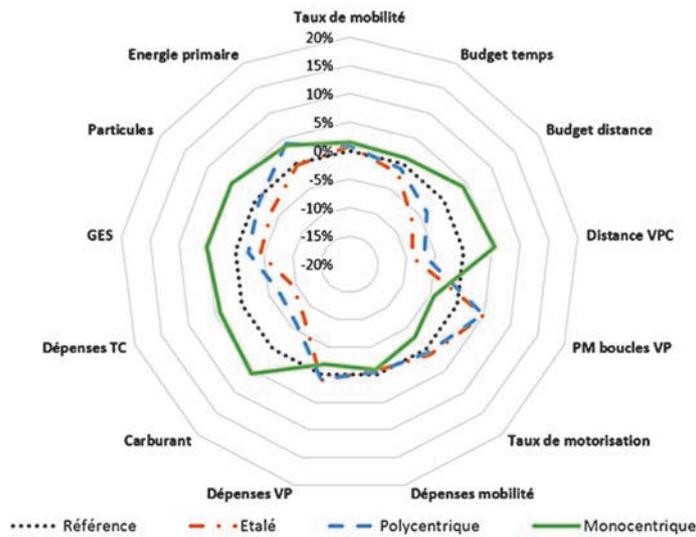


Figure 5 : Synthèse des indicateurs pour les habitants de la couronne de l'agglomération en fonction des quatre scénarios de forme urbaine

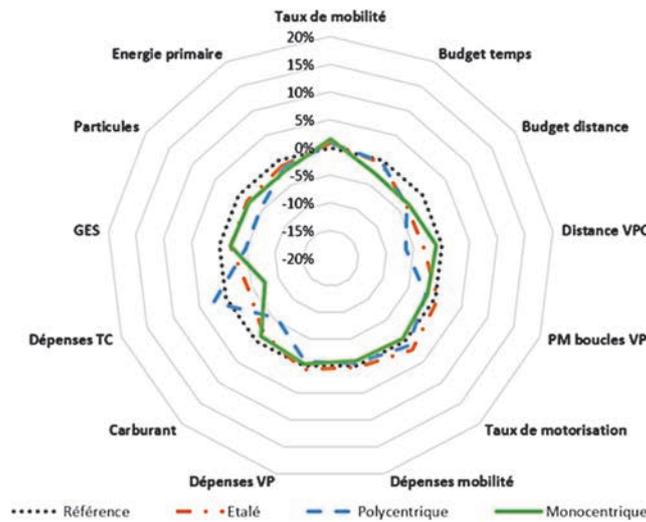
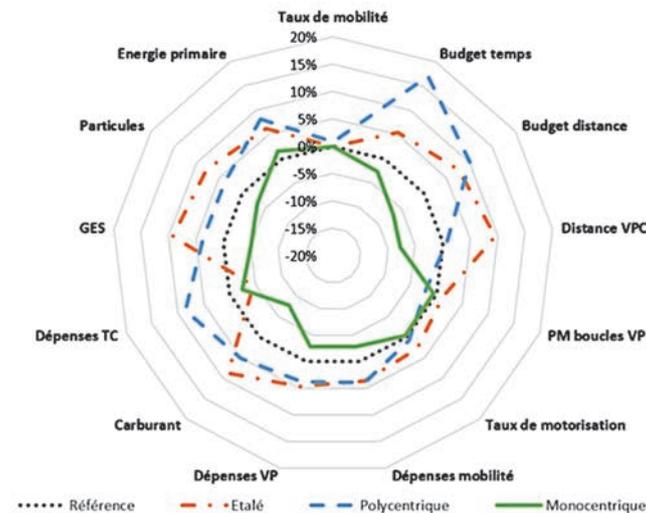
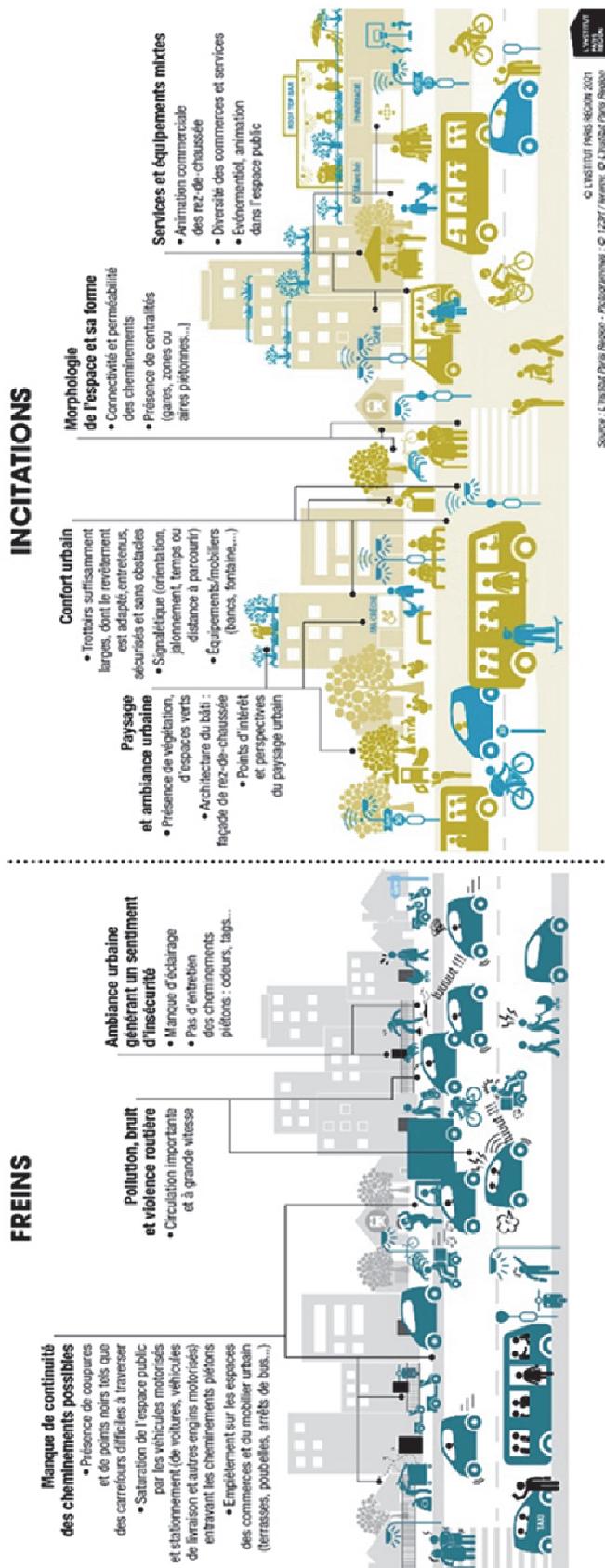


Figure 6 : Synthèse des indicateurs pour les habitants de la périphérie de l'agglomération en fonction des quatre scénarios de formes urbaines



Document A : les facteurs d'incitation et les obstacles à la marche en ville



## Document B : : le potentiel de marchabilité de Genevilliers



**Document 7 : Définir les mobilités actives**, extrait de Julien Demade. « Mobilité : active, douce, alternative ou durable », in Jérôme Monnet (éd.), *Dictionnaire pluriel de la marche en ville*, Paris : L'œil d'or, 2021. URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02274128>

Lorsque la marche fait l'objet d'une désignation d'un plus grand ordre de généralité, d'une désignation incluant donc d'autres formes de mobilité dont on veut la rapprocher, elle est qualifiée de mobilité active, douce, alternative ou durable. Ces qualificatifs, si leurs sens sont voisins, ne sont pour autant nullement interchangeables, parce qu'ils renvoient à des visées différentes. La mobilité douce est apparue la première, alors que les débats relatifs aux déplacements se focalisaient sur les nuisances qu'ils

généraient pour les citoyens – les mobilités douces étant alors celles qui minimisent ces nuisances. La mobilité durable – qui de ces différentes expressions possibles est de loin la plus courante – renvoie elle à la prise de conscience des effets négatifs que les activités humaines, parmi lesquelles les déplacements, ont sur l'écosystème planétaire (notamment le réchauffement climatique) – les mobilités durables étant alors celles qui ne l'impactent que d'une façon jugée acceptable ; là donc où la mobilité douce renvoie d'abord au souci de l'urbanité, de la possibilité de vivre sans désagréments majeurs en ville, la préoccupation première de la mobilité durable est l'écologie, la possibilité de vivre sur notre planète. La mobilité active a pour sa part fait son apparition dans le cadre des inquiétudes liées aux pandémies provoquées par la sédentarité caractéristique des sociétés modernes – les mobilités actives étant alors celles qui permettent de pallier les effets sanitaires de notre mode de vie ; l'enjeu principal n'est donc ici ni notre ville ni notre planète, mais notre corps. Quant à la mobilité alternative, elle est liée à l'idée très générale que nos façons actuelles de nous déplacer génèrent des effets négatifs (sur nos villes, notre planète, nos corps), et qu'il est donc impératif de passer à d'autres modes de déplacement.

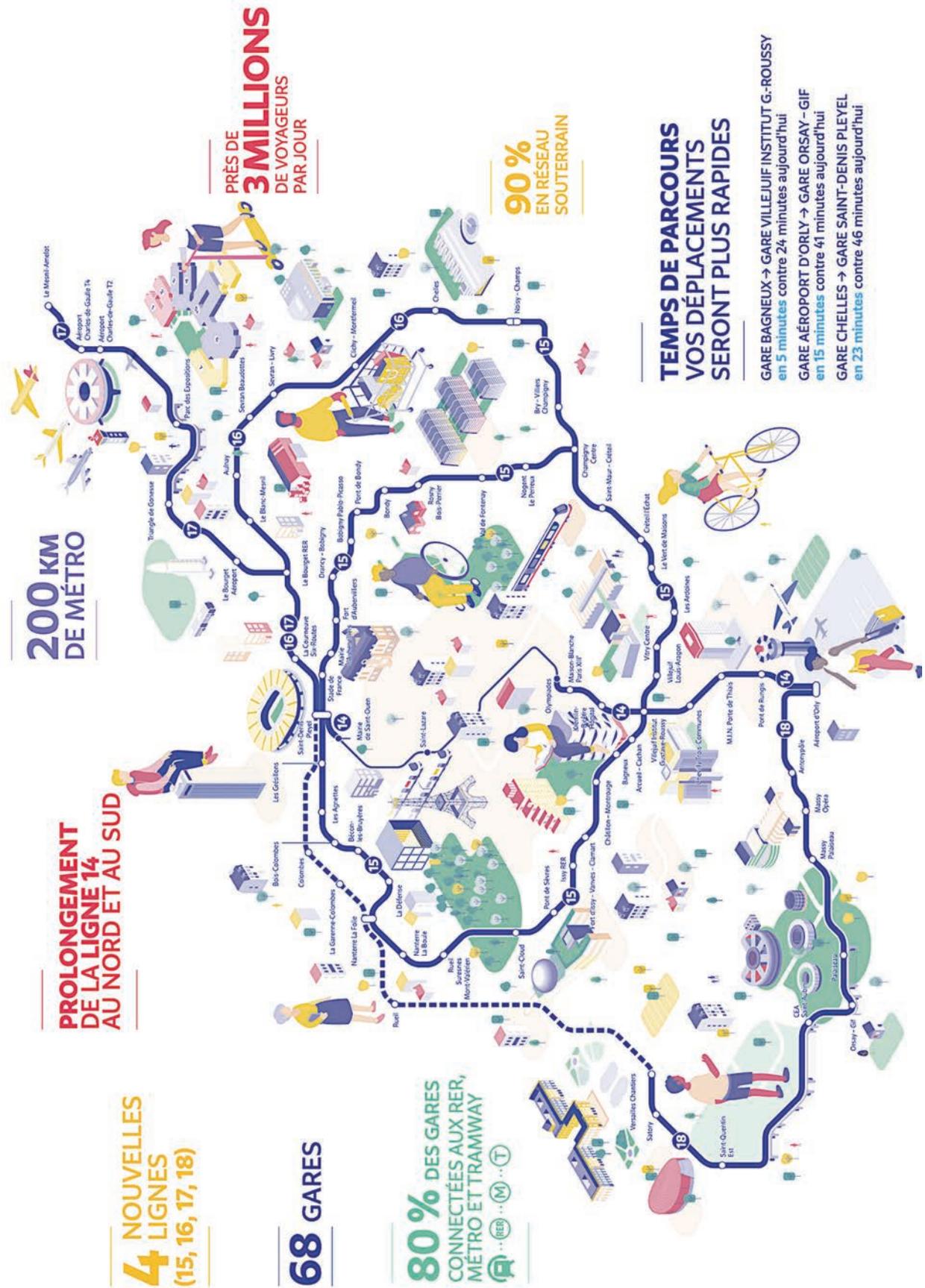
**Document 8 : Les raisons évoquées pour privilégier ou ne pas privilégier la marche**, extrait de Jérémy Pierre, Cécile Collinet, Matthieu Delalandre, « Les pratiques de marche des Français : des profils variés », *Corps*, 2019/1, n°17, pp. 25-38. URL : <https://www.cairn.info/revue-corps-2019-1-page-25.htm>

**Tableau 6.** Raisons évoquées par les personnes qui privilégient la marche sur d'autres modes de déplacement « dès qu'elles le peuvent » ou « parfois »

	Effectifs	Fréquence
Pour votre forme/santé/moral	366	68,2 %
Parce que vous aimez cela	269	50,1 %
Parce que c'est plus pratique	146	27,2 %
Parce que c'est écologique	124	23,1 %
Parce que vous n'avez pas le choix	53	9,9 %
Parce que c'est plus économique	41	7,6 %
Pour faire des rencontres	5	0,9 %

**Tableau 7.** Raisons évoquées par les personnes qui ne privilégient pas (ou rarement) la marche sur d'autres modes de déplacement

	Effectifs	Fréquence
Parce que ce n'est pas assez rapide	38	44,7 %
Je n'ai pas le temps	25	29,4 %
Ce n'est pas dans mes habitudes	25	29,4 %
Parce que ce n'est pas pratique	20	23,5 %
Parce que c'est fatigant	12	14,1 %
Parce que je n'aime pas cela	10	11,8 %
En raison d'un mauvais aménagement urbain (trottoirs en mauvais état, manque d'espaces agréables, éclairages insuffisants...)	5	5,9 %
En raison de la circulation automobile	5	5,9 %
En raison de problèmes de santé	4	4,7 %
En raison de la météo	4	4,7 %
En raison de problèmes de sécurité (agressions...)	2	2,4 %
En raison de pollution	0	0 %



**Document 10 : Représentations des expériences de mobilités quotidiennes**, extrait de Christine Romero, « Représentations et pratiques des mobilités quotidiennes dans l'aire urbaine d'Orléans : entre anxiété de la durabilité du mode de vie et aspiration à la proximité », *Norois*, 2019, n°253, pp. 85-98. URL : <http://journals.openedition.org/norois/9549>

Dans le cadre d'un appel à projet de recherche régional sur les mobilités et les formes urbaines, nous avons étudié la manière dont les habitants de l'aire urbaine d'Orléans pratiquent et se représentent leurs mobilités dans un contexte marqué par la nécessité quotidienne de se déplacer, par la hausse des prix du carburant et par les injonctions en faveur des mobilités douces liées à l'urgence du réchauffement climatique. De façon à comprendre la manière dont les individus organisent leurs pratiques, dont ils perçoivent leur environnement et leur mode d'habiter, et finalement, comment ils les intègrent dans leur système de cohérence interne, nous avons analysé 50 discours collectés auprès d'habitants de la ville-centre, de son agglomération et de la campagne environnante.

### Deux types d'expérience de la mobilité

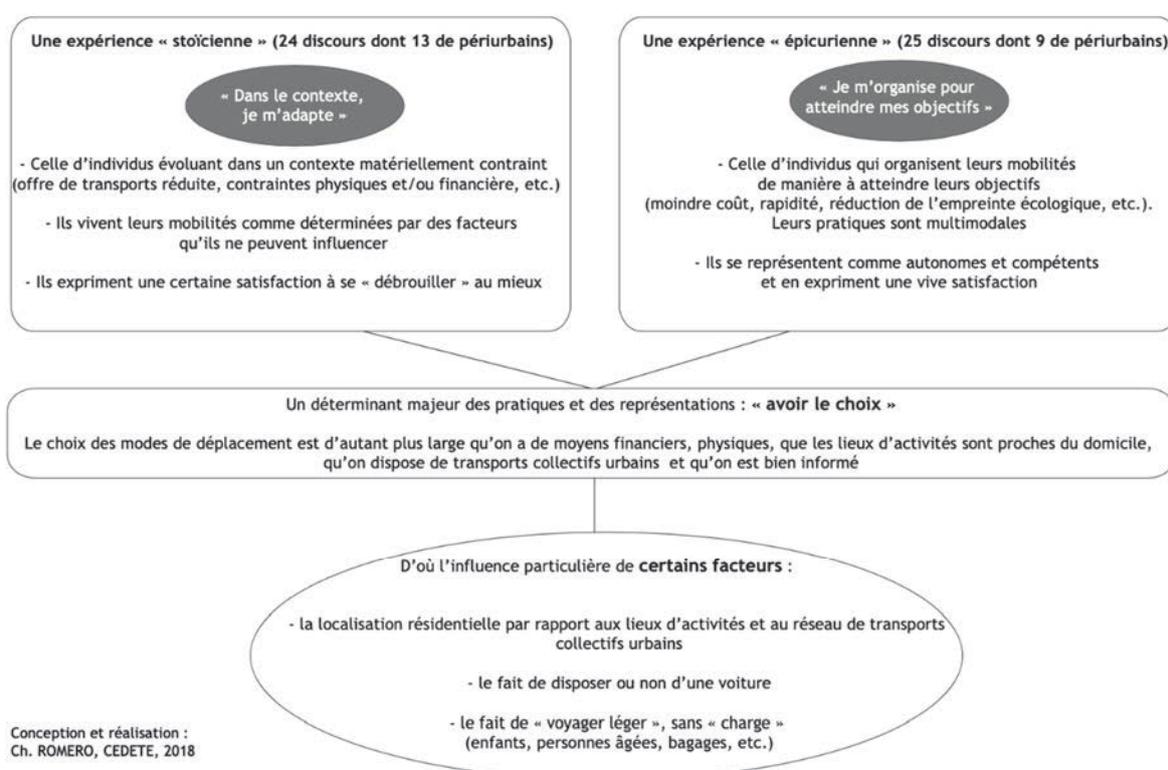


Figure 2 : Représentation de leur mobilité par les interviewés (typologie)  
*Experience of their mobility by the interviewees (typology)*

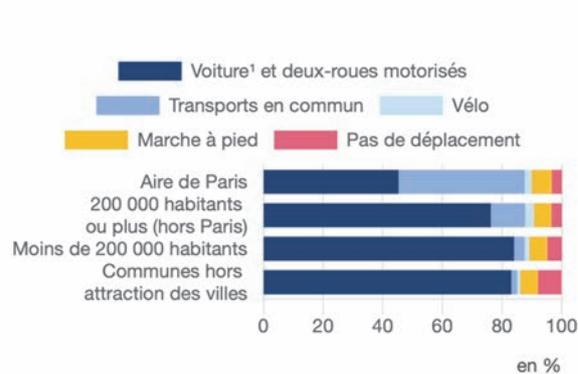
### [...] La valorisation de « l'immobilité » : un nouveau critère de la qualité de la vie ?

Selon certains locuteurs, la localisation idéale est celle qui permet de ne pas avoir à se déplacer, même le week-end. Ainsi, vivre à portée du travail, des lieux de consommation, de loisirs, des amis, signerait la qualité de vie. [...]

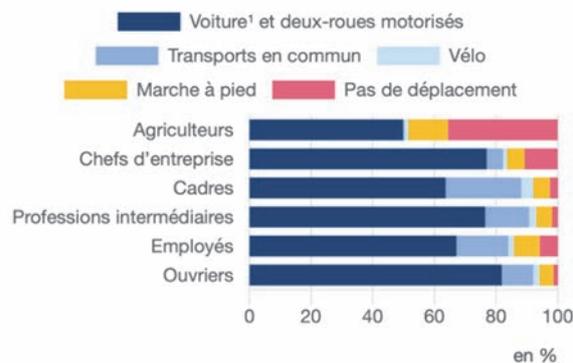
Ces discours suggèrent l'hypothèse d'un retournement des valeurs. Dans nos enquêtes antérieures, « bouger » était connoté positivement, témoignant de la compétence du locuteur à organiser sa vie dans l'espace ; l'hypermobilité était un argument du dynamisme du locuteur, présentée comme une affaire de volonté, gage de liberté et, pratiquement, d'hygiène de vie.

**Document 11 : Les modes de transports utilisés pour aller travailler**, extrait de INSEE, Tableaux de bord de l'économie française, 2020 (données 2018). URL : [https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/tableau/80\\_AMN/84\\_MOB](https://www.insee.fr/fr/outil-interactif/5367857/tableau/80_AMN/84_MOB)

### Mode de transport pour aller travailler selon la taille des aires d'attraction des villes en 2018



### Mode de transport pour aller travailler selon la catégorie socioprofessionnelle en 2018



**Document 12 : Quel bilan pour les « coronapistes » ?** extrait de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine, *Les coronapistes : exemple d'aménagements temporaires durant la crise sanitaire*, décembre 2020. URL : <https://www.aua-toulouse.org/les-coronapistes-exemple-damenagements-temporaires-durant-la-crise-sanitaire/>

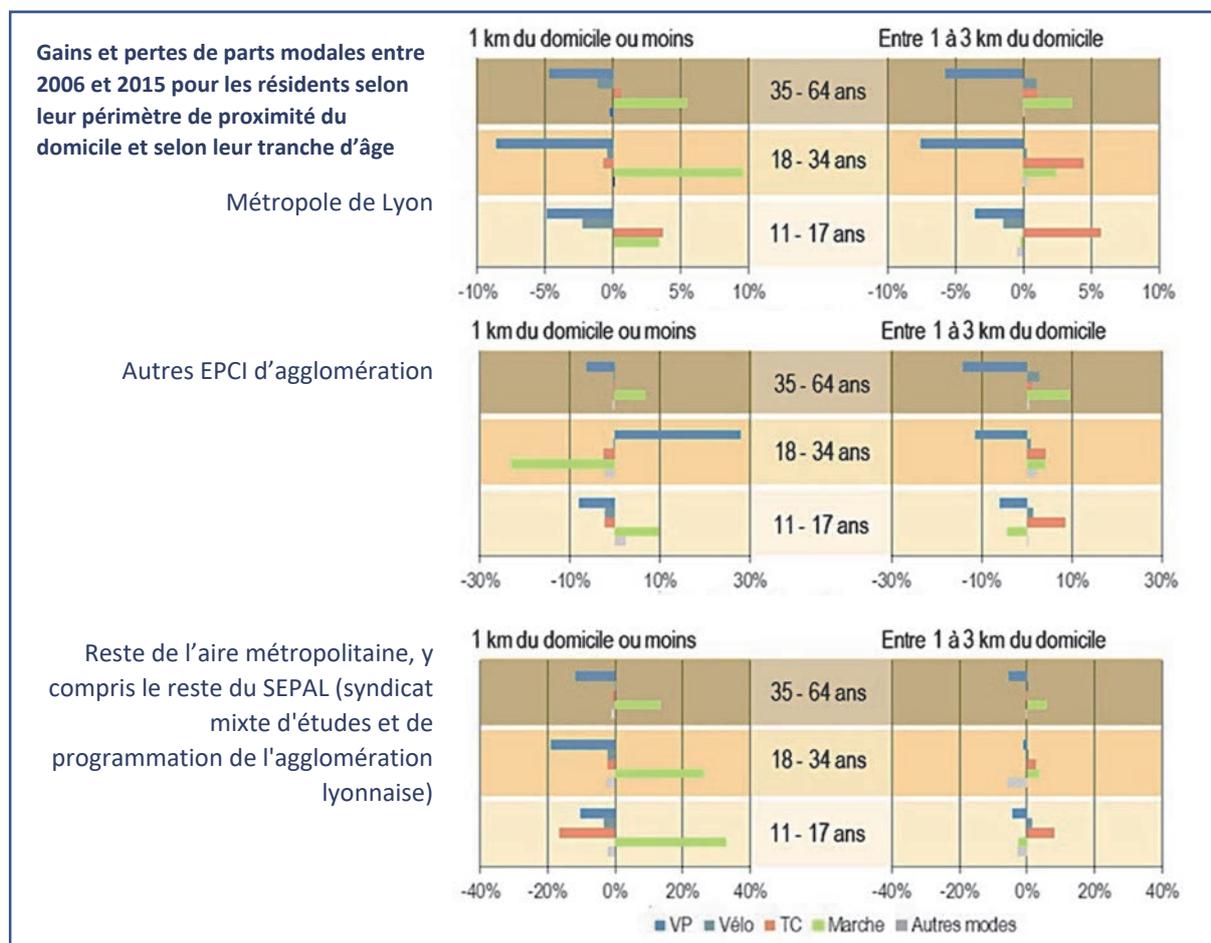
La crise sanitaire actuelle vient redonner de la légitimité aux mobilités actives, et l'urbanisme tactique est une réponse pour adapter la ville. Sa souplesse et son caractère éphémère permettent en effet le déploiement de solutions locales dans un temps très court et avec un principe de minimalisme ne générant finalement que peu de coûts. Il est un cadre propice à l'expérimentation de nouveaux usages ainsi qu'à leur appropriation par les riverains et habitants, qui sont parties prenantes dans le processus décisionnel qui conduira (ou non) à la pérennisation de l'aménagement proposé.

Dans le contexte de l'actuelle crise sanitaire, les aménagements cyclables temporaires sont un pas de plus en faveur du développement du vélo et de l'apaisement des villes. Ce mode représente, au même titre que la marche à pied, un enjeu majeur de la mobilité d'aujourd'hui et de demain puisqu'il s'inscrit au service d'une ville saine, apaisée et résiliente. Il constitue de plus une alternative très efficace pour réduire l'usage quotidien de la voiture.

Jusqu'ici, les aménagements cyclables temporaires proposés dans l'agglomération toulousaine ont pris la forme d'« acupuncture urbaine » (pour pallier les maux de la ville). Ils répondent en effet à des opportunités et à une logique de l'instant : réappropriation de l'espace et mise en sécurité des usagers. Mais ils pourraient également être une expérimentation préfiguratrice, sur certains axes de l'agglomération, d'un réseau cyclable dimensionnant. Avec l'approbation du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération en décembre dernier, la Grande Agglomération Toulousaine s'est dotée d'un plan vélo ambitieux, qui inscrit parmi ses actions le déploiement de 13 lignes de Réseau Express Vélo. À ce titre, on peut regretter que certains des axes identifiés dans ce réseau vélo super-structurant n'aient pas été privilégiés pour l'expérimentation de coronapistes.

L'apaisement des villes ne peut avoir lieu sans une réelle politique cyclable d'accompagnement établie en amont. La transition actuelle consécutive à la crise sanitaire est l'occasion de faire évoluer les mentalités, de changer de paradigme pour passer d'une logique de couloir dédié à une logique d'espace partagé où l'autorégulation et l'abaissement des vitesses sont de rigueur. Au regard des expérimentations toulousaines, les démarches éphémères et évolutives que propose l'urbanisme tactique semblent être un concept à reproduire pour construire ensemble, citoyens, aménageurs et décideurs, la ville de demain. En résumé, une démarche transitoire plus que palliative.

**Document 13 : Évolution de la part modale entre 2006 et 2015 dans l'aire métropolitaine de Lyon,** extrait de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise, observatoire partenarial déplacement, janvier 2021, Vélo, évolution des pratiques et potentiels de développement. URL : <https://www.urbalyon.org/fr/observatoire-des-deplacements/velo-evolutions-des-pratiques-et-potentiels-de-developpement?from=obs>



**Document 14 : Mobilités plurielles,** extrait de Jean-Marc Offner, *Anachronismes urbains*, 2020, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 194 p.

On cherche [...] à faire passer la part du transport collectif, dans l'ensemble des déplacements urbains d'une agglomération, de 10 % à 15 %, celle du vélo, de 3 % à 6 %. Des objectifs de transfert modal en forme de trois tiers sont parfois énoncés : un tiers voitures particulières (VP), un tiers transports en commun (TC), un tiers modes doux. Ce type de raisonnement fait de l'incitation au transfert modal VP-TC (de la voiture particulière vers le transport collectif) le graal technico-politique. [...]

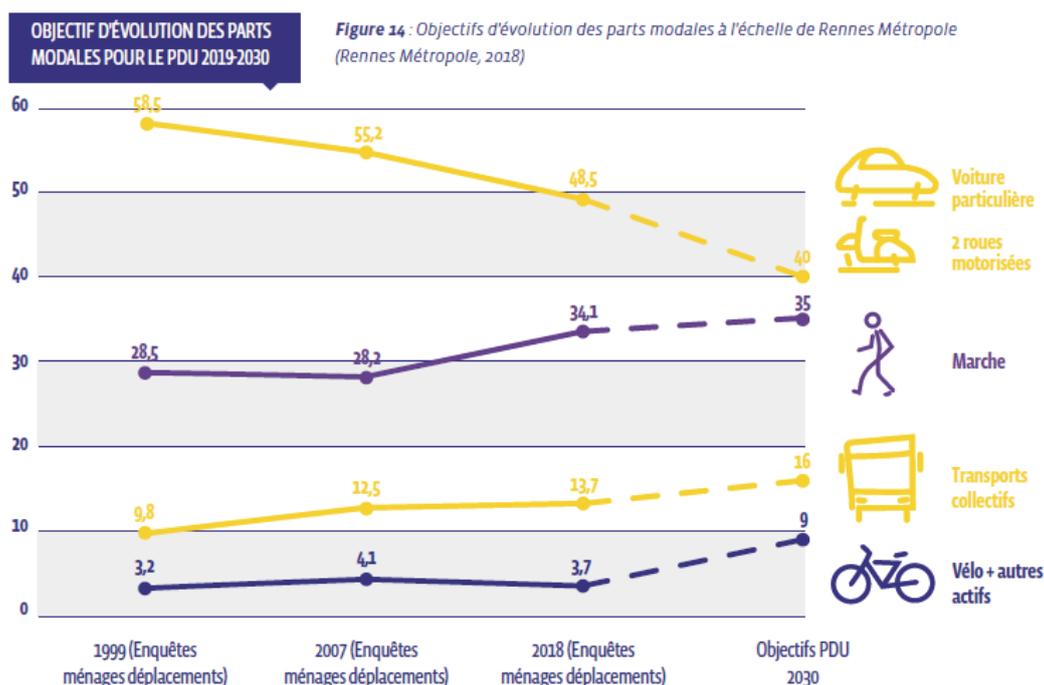
Derrière le bon sens apparent du dispositif se dissimulent trois chausse-trappes. La première tient à l'imprécision des catégories : une marche suivie d'un trajet en bus est comptabilisée dans la catégorie TC, mode dominant par rapport à la marche ; le co-voiturage, certes anecdotique quantitativement en milieu urbain aujourd'hui, ne dispose pas de sa propre référence. Assumant la comparaison des données dans le temps, les statisticiens optent ainsi pour la stabilité plutôt que pour le changement des typologies. Deuxième chausse-trappe, plus ennuyeuse, l'instrument d'observation, exprimé en pourcentages, ne renseigne pas sur l'évolution quantitative de la mobilité (mesurée en nombre de déplacements). Troisième chausse-trappe, les chiffres du partage modal ne disent rien des distances parcourues par les véhicules motorisés, donc à peu près rien des émissions de gaz à effet de serre. En privilégiant une nomenclature par moyens de transport, le partage modal relègue les variables distance et vitesse au

second rang des préoccupations. Ce faisant, il ne sait pas documenter les enjeux majeurs des politiques publiques de déplacement. [...]

La stratégie de transfert modal ne dit rien non plus des enjeux sociaux de la mobilité, de l'enclavement de certaines populations (l'immobilité), du caractère subi de certains déplacements, des conditions de transport. Le monde a évolué, un demi-siècle après la genèse de ce modèle. Les problèmes (changement climatique, accessibilité, etc.) et les solutions (mobilité plurielle, covoiturage, régulation temporelle, etc.) aussi, mais les grilles d'analyse et d'évaluation, pourtant datées, demeurent. [...]

**Document 15 : Évolution et objectifs d'évolution des parts modales**, extrait du PDU de Rennes, janvier 2020, p. 60.

URL : <https://metropole.rennes.fr/sites/default/files/file-PolPub/PDU%202019-2030.pdf>

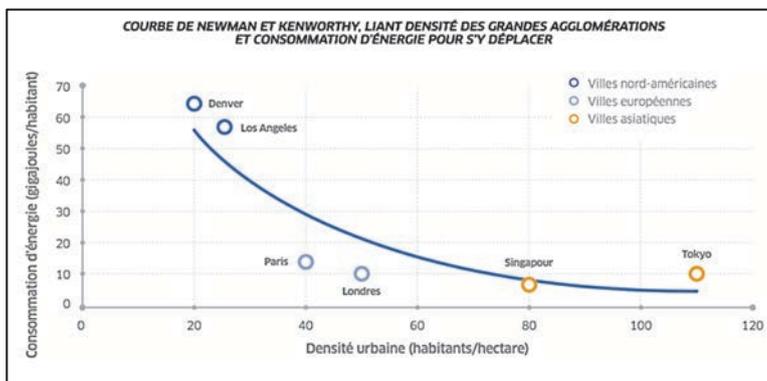


**Document 16 : Les mobilités et la ville compacte** extrait de Jean-Pierre Orfeuill, « Les débats sur la densité, la mobilité et la sobriété », *Constructif*, 2020/3, n°57, pp. 17-20.

URL : <https://www.cairn.info/revue-constructif-2020-3-page-17.htm>

### Le plaidoyer pour la ville compacte, des origines à aujourd'hui

Une part importante du droit de l'urbanisme s'est constituée pour lutter contre les densités excessives, comme en témoignent encore aujourd'hui les coefficients d'occupation des sols. Un tournant a été pris à la fin des années 1970. Les Pays-Bas, pays dense où la « rurbanisation » menaçait espaces naturels et terres agricoles, élaborent le concept de ville compacte. Ce sera la référence pour les villes européennes qui ne veulent pas devenir Los Angeles :



suffisamment dense pour qu'on y ait tout sous la main, pour que les transports publics soient viables, pour maintenir la marche et le vélo. Son opposé, la ville étalée, est peu apprécié des urbanistes (une ville qui se fait sans eux) et des sociologues (la maison et la voiture, symboles du repli petit-bourgeois).

La diffusion, dans toutes les sphères de l'action urbaine, de la courbe proposée par les Australiens P. Newman et J. Kenworthy légitimera l'action institutionnelle contre l'étalement. Produite en 1989, cette célèbre courbe lie la densité des métropoles à la consommation pétrolière pour les déplacements. L'image est puissante. Elle interdit toute critique. [...] La conclusion à laquelle elle invite (lutter contre l'étalement et pour des transports publics structurant la ville dense) entre en congruence avec les critiques antérieures. En France, des schémas directeurs prônant la compacité ont dès lors été adoptés un peu partout. La loi Solidarité et renouvellement urbains a cherché à contenir l'étalement.

Les années 2010 marquent un nouveau tournant. L'étalement reste stigmatisé, mais les périurbains sont regardés avec plus d'empathie. Les plus modestes sont perçus à la fois comme victimes des prix immobiliers centraux et comme vulnérables au prix du carburant. Leurs modes de vie apparaissent moins individualistes qu'on ne l'a cru. En réponse, l'action publique (loi Mobilités du 26 décembre 2019) couvre le territoire d'autorités organisatrices de la mobilité. Par ailleurs, des déficits d'urbanité sont reconnus au centre des villes, d'où d'autres réponses comme le programme Action cœur de ville. Aussi, le directeur d'une grande agence d'urbanisme n'hésite pas à ranger dans les « anachronismes urbains » les espoirs excessifs liés à la ville compacte et au transfert modal de la voiture vers les transports publics.

### **Un périurbain plus dépendant de l'automobile ? Oui**

Les périurbains ont plus de voitures (1,7 par ménage contre 1 dans les villes centres), sont plus éloignés de leur travail (18 km contre 13), parcourent des distances plus grandes (29 km par jour contre 17). Ils marchent et pédalent moins. Ils utilisent plus rarement les transports publics, mais sur des distances plus longues quand ils le font. Seront-ils toujours dépendants de la voiture ? Non, car beaucoup peuvent aujourd'hui vivre des ressources locales sans dépendre du centre, d'autant plus que le télétravail se déploie. Non également car des solutions légères (vélo électrique par exemple) sont pertinentes dans tous les espaces, à condition que les gestionnaires sécurisent les réseaux. [...]

### **L'effet barbecue relativise l'impact de l'étalement**

Une autre limite de la courbe de Newman et Kenworthy, ainsi que de toute évaluation trop simple de la relation densité urbaine/consommation de carburant, tient à l'absence de prise en compte des déplacements effectués sur de longues distances. Si ces déplacements sont peu nombreux, mis bout à bout, ils représentent au total beaucoup de kilomètres et donc contribuent fortement à la consommation d'énergie dans les transports. Or, ces déplacements sur de longues distances tendent à croître avec la densité. La sobriété des résidents centraux pour leurs déplacements quotidiens s'accompagne d'une mobilité plus intense à longue distance. Il suffit d'un seul week-end où l'on utilise l'avion pour annihiler l'effet bénéfique de nombreuses semaines d'usage de la marche, du vélo ou des transports en commun. Cette observation s'interprète comme une forme de compensation : les personnes qui vivent dans un pavillon en périphérie utilisent plus leur voiture en semaine, mais tendent, en même temps, à moins partir en fin de semaine, principalement parce qu'ils ont la jouissance d'un jardin. Nous avons utilisé à ce sujet une expression évocatrice : l'« effet barbecue ». [...]

### **Mobilités vertueuses : du monopole à la diversité**

La situation a longtemps été simple. Il y avait l'automobile affublée de tous les défauts et les transports collectifs parés de toutes les vertus. Cette vision a justifié un développement massif des transports collectifs, une sous-tarifcation massive pour l'usager et une absence d'évaluation des transferts modaux induits. La grève des transports de 1995 a ouvert une première brèche : on a redécouvert le vélo et légitimé son usage utilitaire. Puis est venu le temps d'un partage, supposé vertueux par essence, et facilité par les smartphones : autopartage, vélos en libre-service, véhicules de transport avec chauffeur (VTC). On a ensuite voulu croire que des flottes de robotaxis électriques pouvaient assurer rapidement l'essentiel de la mobilité urbaine avant d'admettre que ce sera peut-être pour les enfants à naître. Les pouvoirs publics abreuvent d'aides un marché de la voiture électrique qui peine à décoller, tandis que les usagers plébiscitent le vélo à assistance électrique (VAE ; 390 000 ventes en 2019, contre 15 000 en 2008). La crise de la Covid a amplifié la percée des modes individuels légers : trottinette, vélo, VAE. Elle a durement frappé les transports publics et les modes partagés. Elle a démontré la capacité des entreprises tertiaires et de leurs salariés à travailler massivement à distance et fait apparaître la notion de travailleurs essentiels (ceux qui soignent les corps, ceux qui assurent la mise à disposition des biens). L'explosion des livraisons et l'apparition des « drives » de tests (laboratoires mobiles allant au plus près

des populations) démontrent que le schéma selon lequel la personne qui a besoin d'un service se déplace dans un lieu où ce service est rendu peut se transformer en service mobile qui va vers les personnes.

**Document 17 : Les alliés du vélo**, extrait de Jérôme Monnet, « Investir dans les chaussures, les trottinettes et la proximité, pour éviter le retour mortifère de la voiture après le Grand Confinement ? », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Débats, « Le grand confinement : avant, pendant, et après ? », mis en ligne le 27 avril 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/34676>

Le vélo ne peut donc résoudre significativement à lui seul les problèmes de déplacement du « jour d'après ». Réclamer la création de « réseaux express » ou « autoroutes » cyclables, c'est reproduire la conception fonctionnaliste qui a rendu insoutenable nos villes. La meilleure défense du vélo, c'est promouvoir le pluralisme en intégrant un ensemble beaucoup plus large de solutions qui dépassent les transports et la voirie, et en recherchant des alliés.

Premier allié : la marche ! Ce mode de déplacement, déconsidéré par les technocrates et les lobbyistes des transports mécaniques, est à la fois le plus écologique et le plus économique, bénéfique pour la santé et susceptible de donner le plus d'autonomie au plus grand nombre de personnes. Son inconvénient majeur est sa marginalisation dans la majorité des espaces urbains : très exposée à l'insécurité routière, la marche ne donne pas accès dans un rayon acceptable à des emplois et des services. Seuls deux types de zones lui sont favorables dans les agglomérations contemporaines : les quartiers centraux déjà partiellement piétonnisés, et les espaces verts. La réglementation permet déjà que piétons et cyclistes cohabitent dans les « zones de rencontre » et les « voies vertes » : on peut prévoir d'étendre rapidement et largement ces infrastructures à priorité piétonne tout en les connectant systématiquement au réseau cyclable. Ailleurs, les communes pourraient élargir les trottoirs en prenant la place du stationnement résidentiel sur voirie et en obligeant les propriétaires de voiture à recourir aux parcs de stationnement sous-utilisés. Si les files d'attente à l'extérieur des magasins deviennent habituelles, installer des assises deviendra nécessaire pour assurer l'autonomie des personnes âgées ou à mobilité réduite.

Deuxième allié : la trottinette ! Et avec elle tous les engins de déplacement personnel et autres micro-véhicules portatifs, motorisés ou non, qui constituent avec les vélos les « modes doux » mécanisés roulant à un maximum de 20 km/h. Un réaménagement ambitieux de la voirie ne sera accepté qu'en y faisant rouler davantage que les vélos existants dans une ville. Le code de la route a été modifié en octobre 2019 pour que les engins de « micro-mobilité » soient, grosso modo, traités comme les vélos. Il est possible d'aller plus loin en stimulant des innovations, comme la conception de trottinettes biplaces, par exemple pour emmener un enfant à l'école s'il ne peut pas y aller sur son propre engin, ou cargos, pour faire ses courses ou assurer des livraisons. En attendant l'arrivée sur le marché d'engins spécialement conçus, la réglementation peut immédiatement offrir une certaine tolérance face aux initiatives qui augmentent l'utilité sociale de ces engins.

Le défi est donc de décupler l'usage des modes doux mécanisés. [...] Les employeurs pourraient transférer une partie proportionnelle de leur versement transport à l'équipement et à la couverture de leurs salariés utilisant un mode doux. L'usage accru des modes doux mécanisés multiplie les besoins de stationnement : pour leur éviter d'occuper les trottoirs au détriment des piétons, les autorités locales pourraient accroître les places sur la chaussée, tandis que la réglementation devrait pousser les copropriétés, les bailleurs sociaux, les employeurs, les centres commerciaux etc., à offrir des garages adaptés. Si l'État et les collectivités locales s'appliquaient ces diverses dispositions, l'effet levier serait massif. [...]

Enfin, concluons avec ce qui est le plus important pour soulager les infrastructures et les systèmes de transport : réduire le besoin de se déplacer ! D'une part, en soutenant sérieusement un recours massif et durable au télétravail ; d'autre part, en permettant à la population d'accéder avec les modes doux à l'ensemble des services dont elle a besoin : les écoles, les services de santé, le commerce de détail, les équipements culturels et sportifs, etc. Il faut arrêter d'installer les collèges au milieu de zones d'activités ; de fermer les petites piscines de quartier pour créer de grands « aquacentres » intercommunaux ; de multiplier les zones résidentielles vides le jour et les zones d'emploi vides la nuit.

**Document 18 : Mobilités actives et personnes à mobilité réduite**, extrait de Clarisse Montfort, « Urbanisme et mobilités actives : comment les recommandations de la clef n°6 « Mobilités actives et PMR » du guide ISadOrA sont traduites dans quatre projets d'aménagement », rapport de stage de l'École des Hautes Études en Santé Publique, 2020. URL : <https://www.ehesp.fr/2020/06/04/guide-isadora-l-ehesp-etoffe-son-corpus-d-outils-sur-le-theme-urbanisme-favorable-a-la-sante/>

*Note du jury : dans ce rapport, l'auteur analyse la mise en œuvre des quatorze recommandations portant sur « les mobilités actives et les personnes à mobilités réduites » du guide ISadOrA (Intégration de la Santé dans les Opérations d'Aménagement urbain) dans quatre opérations d'aménagement récentes.*

Recommandations du guide ISadOrA	Critères identifiés	ZAC Danube (Strasbourg)	ZAC du Verger (Reichstett)	ZAC Littorale (Marseille)	ZAC St-Jean Belcier (Bordeaux)	
R1 : Continuité et connectivité des voies piétonnes et cyclables entre îlots, espaces publics, équipements et services	Raccordement des pistes cyclables du projet avec rues existantes hors projet	x			x	
	Connexion des voies cyclables et piétonnes avec square public	x	x	x	x	
R2 : Dissociation et séparation des voies piétonnes et cyclables et des voies routières	Traversées piétonnes entre les espaces publics et les îlots	x		x		
	Création d'une voie verte		x		x	
R3 : Dissociation des voies piétonnes et voies cyclables	Création d'une piste cyclable bidirectionnelle avec séparation de la voie piétonne par une bande de verdure			x		
	Mise en place de continuités visuelles au niveau des venelles piétonnes	x		x	x	
R4 : Travail sur les repères visuels du quartier et sur les rythmes des parcours piétons	Mise en place de décrochés du bâtiment		x	x		
	Création de places spécifiques PMR	x				
R5 : Accessibilité des différentes fonctions urbaines aux PMR	Mise en place de rampes urbaines	x			x	
	Création d'un local à poussettes sécurisé et accessible de plain pied	x				
	Mise en place de bancs et d'espaces de détente	x		x	x	
R7 : présence de mobilier urbain permettant de se reposer et d'interagir avec autrui	Mise en place de fontaines à eau			x		
	Mise en place d'équipements récréatifs et pédagogiques		x		x	
	Mise en place de structures éphémères type pergolas	x		x		
R8 : Présence d'éclairage public sur les voies piétonnes et cyclables	Mise en place d'un éclairage spécifique sur les voies piétonnes et cyclables	x	x	x	x	
Recommandations du guide ISadOrA	Critères identifiés	Mise en place de clous podotactiles au niveau des passages piétons			x	
		Mise en place de béton balayé pour les espaces publics très marqués	x		x	
		Renforcement du marquage des itinéraires cyclables		x		
		Mise en place d'une signalétique verticale sur le parcours piéton				x
		Création d'une zone de rencontre	x	x		x
		Création d'une zone 30			x	x
		Création d'un mail piéton			x	x
		Mise en place d'une passerelle piétonne pour traverser un obstacle			x	x
		Création de venelles piétonnes pour connecter les quartiers	x		x	
		Création d'un local à vélo	x	x		
		Création de stationnement vélo sur les îlots à l'extérieur pour les visiteurs	x			
		Création de stationnement vélos à proximité des stations de TCSP et places fréquentées			x	x
		Stationnement limité dans les parkings des îlots	x	x		
		Création d'un parking silo	x		x	
Mise en place d'un système d'auto-partage	x	x	x	x		
Suppression du stationnement voiture dans l'espace public	x	x	x	x		
Mise en place de dépose-minute à proximité des ERP	x		x			
Mutualisation des parking	x	x	x	x		
Mise en place de chicanes ou potelets au niveau des trottoirs ou venelles	x		x	x		
Mise en place d'un parking-relai (P+R)	x			x		