

**PHÉNOMÈNE URBAIN
ET
PROCESSUS D'URBANISATION**

Par le Pr Ali Toudert Abdellah - INC

PHÉNOMÈNE URBAIN ET PROCESSUS D'URBANISATION

Les villes de Mésopotamie situées entre le tigre et l'Euphrate, sont parmi les plus anciennes ; il semble que Babylone ait compté, un moment, jusqu'à 80.000 habitants. Puis des villes furent fondées en Egypte , dans la vallée de l'Indus , en Méditerranée orientale, en Asie Centrale, en Chine et, bien plus tard, en Grèce et en Italie.

Certaines villes étaient des places fortes et défendaient des sites stratégiques ; d'autres étaient des marchés établis à des carrefours routiers ou fluviaux.

Toutes les villes de l'antiquité furent des cités petites ou moyennes à l'exception de Rome qui comptait jusqu'à 500.000 âmes. Cette situation dura jusqu'à la fin du moyen âge, jusqu'à ce que le renouveau de l'activité commerciale provoque un nouvel essor urbain. Pourtant les villes restent médiocrement peuplées jusqu'à la veille de la résolution industrielle.

Ces villes, nées de l'industrie, se créent d'abord près des matières premières, en particulier le charbon et le fer. Puis, les moyens de transport et de communication devenant plus aisés, les villes furent fondées loin des centres miniers, et bientôt, surgirent tout au long des voies ferrées qui deviennent des voies de colonisation intérieure dans certains grands pays comme le Canada, le Brésil, l'U.R.S.S., etc...

L'urbanisation croissante

Ce phénomène a des causes diverses :

- Dans les pays développés la mécanisation de l'agriculture libère des bras qui, tout naturellement trouvèrent à s'employer dans l'industrie.

- Dans certains pays en voie de développement, les villes grandissent vite car elles attirent des paysans trop pauvres pour pouvoir rester à la campagne et qui, en villes, s'entassent dans les faubourgs misérables où ils vivent dans des habitations de fortune d'où le nom de Bidonvilles en Europe, FAVELA au Brésil, JACALE au Mexique etc...

Certains pays comme la Chine, encouragent, ou même exigent, le retour des citadins à la campagne .

L'O.N.U, a classé les villes les plus grandes pour 1985 = 6 grandes villes comptent entre 10 et 20 Millions d'habitants ainsi :

1er Mexico 19,4 ; 2ème New. York 18,0 ; 3ème Los Angeles 13,5.

4ème Le Caire 13,0 ; 5ème Shanghai 12,5 ; 6ème Pékin 10,7.

9ème Moscou 8,8 ; 10ème Paris 8,7 ; 12ème Tokyo 8,3

16ème Londres 6,7 ; 17ème Jakarta 6,5 ; 18ème Lagos 6,0 etc...

Les plus forts taux d'urbanisation sont : Macao 100% Singapour 100% ; Belgique 96,3 % ; Koweit 93,7 % ; Hong Kong 92 % ; Royaume Uni 91,7% ; Israël 90,3 % ; Island 89 % ; Pays Bas 88,4 % .

Les plus faibles taux sont enregistrés par le Népal 7,7 % ; Ruanda 6,6% .

La géographie Urbaine peut se définir comme l'étude de l'impact sur l'organisation de l'espace.

A/ Les Fonctions Urbaines

Pour le statisticien, la ville est avant tout une agglomération humaine dépassant un certain nombre d'habitants.

Pour le géographe, la définition de la ville est surtout fonctionnelle puisqu'il s'agit d'une agglomération caractérisée d'abord par la concentration d'activités spécifiques. Certaines activités économiques sont destinées au seul service des citadins et forment un circuit interne entre la production et la consommation. Elles ne constituent de ce fait qu'une partie de l'économie urbaine ; les activités essentielles sont liées à l'extérieur et donnent lieu à d'importants flux convergeant vers la ville. Il s'agit des approvisionnements en matière première et en produits intermédiaires. On note également des flux divergents vers les zones de consommation de produits fabriqués dans la ville. En général, il y a presque toujours concentration d'activités industrielles. les villes n'ont cependant pas la même importance.

Ainsi, les métropoles détiennent non seulement un nombre important d'usines, mais surtout des groupes d'entreprises industrielles. Ces directions commandent plusieurs unités installées dans d'autres cités et parfois même, en dehors de l'espace de la métropole .

Il est de ce fait possible de mesurer l'importance du pouvoir de commandement d'une ville sur la production industrielle de l'espace extérieur en considérant par exemple, le nombre de salariés, travaillant dans les établissements situés hors de l'agglomération étudiée. Cela mesure le degré de concentration du pouvoir détenu par une ville donnée

Par exemple, Paris concentre plus de 80% des directions d'entreprises moyennes et grandes implantées sur tout le territoire français. Lyon n'en détient que 3% du pouvoir de décision économique et aucune autre ville n'atteint les 2% !

Face à la très inégale répartition de la fonction de commandement, les villes sont en général un lieu d'implantation des unités de production. Aussi faut-il rechercher les causes de cette très forte et très inégale concentration industrielle dans le milieu urbain et décrire les relations entre la cité et l'espace extérieur.

Toute fonction industrielle implique la convergence vers la cité des matières premières, de l'énergie et de la main d'œuvre, tandis que des flux divergents de produits finis s'orientent vers les divers marchés de consommation finale.

De nos jours, la fonction de production d'une ville, dépend des investissements assurés par un réseau très complexe de sociétés, et de banques qui "nouent", des relations, dites "invisibles" entre les villes.

La concentration industrielle dans les agglomérations urbaines relève du mécanisme des "économies extérieures" qui tiennent :

- à la facilité des transports
- à la présence de la main d'œuvre qualifiée
- à la présence de services nécessaires
- à l'interdépendance entre les industries etc.

Les questions de distance ne se posent plus en termes de durées mais en termes de coût (dépenses). La distance joue par contre, un rôle beaucoup plus direct dans le cas des activités tertiaires de la ville, ces services certains constituent la "fonction d'encadrement territorial" d'une agglomération urbaine, notamment en matière de distribution commerciale, de banque d'enseignement, de culture et de loisirs sans oublier la santé.

A ces multiples fonctions s'ajoutent celles le "conseil" de plus en plus développées dans la vie économiques et sociale.

Le troisième volet des fonctions urbaines concerne les relations entre les villes et l'économie agricole de la région. Elles peuvent être aussi le lieu de résistance des grands propriétaires et rentiers (ex. Moyen Orient, Amérique Latine avant le XIXème siècle). aujourd'hui surtout, les villes qui vivent uniquement de ce type de fonctions, demeurent malgré tout, un élément complémentaire non négligeable dans la formation du revenu urbain.

De nos jours, également, bon nombre de producteurs résident en ville.

La ville intervient aussi dans l'économie agraire en tant que consommatrice de produits agricoles, les citadines ne produisant pas eux-mêmes les denrées alimentaires qui leur sont nécessaires. Ceci a inspiré au début du XIXème siècle la théorie des cercles concentriques des divers systèmes agricoles .

La vie moderne et les transports à longue distance ont, bien entendu, largement modifié ce schéma .

La ville demeure cependant, en relation permanente avec les zones qui assurent son approvisionnement quelque soit sa localisation.

Toutes les fonctions urbaines se résument donc à la création de flux de personnes, de marchandises, d'argent et de messages, entre l'espace extérieur et la ville. Ces flux déterminent l'organisation de l'espace urbain et l'aménagement du territoire.

B/ La Population Urbaine

La géographie urbaine étudie aussi le contenu humain de la ville, sous tous ses aspects.

Elle cherche, ce faisant, à connaître l'importance et la structure de la population urbaine, sa répartition en catégories socio-professionnelles, et les différents niveaux de vie.

Outre cet aspect descriptif des caractères spécifiques de la population urbaine, la géographie s'intéresse à l'origine de la population et aux migrations de celle-ci, aux mouvements observés dans le temps et dans l'espace .

D'une façon générale, toutes les villes de l'époque contemporaine sont dans une phase de croissance correspondant à l'urbanisation du monde.

Aussi le géographe s'attache t-il à étudier à la fois les aspects, les modalités et les causes de l'essor démographique. Il doit déterminer la part de l'accroissement naturel et celle de l'apport extérieur dû aux migrations ; ces dernières sont de différents types :

1°) Il faut isoler les "fausses migrations" qui ne sont en fait que des déplacements alternatifs de travail.

2°) Les migrations réelles, caractérisées par un changement de résidence d'où la nécessité d'étudier :

- Le lieu de départ (migration régionale) inter-régionale , ou internationale).

Les migrations peuvent être temporaires ou définitives. Quoiqu'il en soit, l'attraction de la ville sur les populations extérieures s'effectue selon les types de société considérée.

- Dans les pays développés, les informations répondent à une réelle capacité d'emplois dans les grandes villes qui attirent la force de travail en fonction des besoins de l'économie. Encore faut-il noter qu'elles peuvent provoquer une rupture d'équilibre dans les campagnes car l'exode rural est considérable au point de priver le secteur agricole d'un grand nombre de travailleurs
- Dans les pays sous-développés, au contraire, ce sont les campagnes surpeuplées qui ne peuvent offrir du travail, elles sont le point de départ de "migrations de misère" vers les villes offrant, certes, plus de possibilités d'emploi dans le secteur moderne de l'économie urbaine, mais en nombre nettement insuffisant pour tous les demandeurs de travail. Celui-ci alimente " l'armée de réserve "qui survit difficilement dans la ville en s'employant dans le secteur informel des petites activités, aggravant le problème de la pauvreté .

La ville, en tant que lieu de concentration des activités modernes (secondaire et tertiaire) joue donc un rôle fondamental dans l'organisation des espaces nationaux et régionaux .

Ainsi, la géographie urbaine est-elle amenée à rechercher les causes profondes des migrations et de l'évolution des populations faisant appel aux études historiques, économiques, sociologiques et autres .

Cette analyse met souvent en lumière une distorsion entre les formes actuelles de l'organisation de l'espace urbain et les formes souhaitables pour une structuration harmonieuse du milieux.

Le géographe est ainsi amené à proposer des plans pour réaménager l'espace en fonction des défauts constatés dans ses aspects actuels .

C/ Les Systèmes Urbains

Les systèmes urbains diffèrent selon le degré de développement des sociétés.

1. Les pays développés connaissent l'organisation de l'espace d'échelle régionale : avec des régions plus ou moins autonomes grâce

aux métropoles et grands centres régionaux disposant de très nombreux services tertiaires, de cadres compétents et d'un rayonnement certain.

A l'intérieur de l'espace géographique régional est structuré tout un système de villes relais qui constitue l'armature urbaine régionale en dépit des différences considérables dues au milieu naturel, à l'héritage historique et aux formes d'organisation économique actuelles. Celles-ci se résument à trois secteurs :

a) La grande ville et son environnement immédiat assure la fonction d'encadrement .

b) La grande cité ou périphérie de la grande ville assure les fonctions de services courants .

c) La périphérie de la région connaît une organisation plus complexe car, elle se divise en sous-régions compte tenu de l'existence de villes moyennes jouissant d'une autonomie partielle tant pour les activités courantes que pour les services .

L'ensemble dépend naturellement du centre régional pour les services rares et le centre de décisions.

Les facteurs essentiels qui dominent aujourd'hui l'urbanisme sont :

- La croissance démographique
- l'élévation du niveau de vie des populations,
- l'évolution des structures de productions.

Le facteur déterminant de nos jours et la quantité d'espace que chaque homme tient à occuper .

Les populations pauvres s'entassent à 6 ou 8 par pièces.

Actuellement les normes d'occupation des logements sont de l'ordre de 100 m² pour 6 personnes.

Des phénomènes nouveaux s'imposent aux sociétés humaines :

- La recherche d'un second habitat (résidence secondaire).
- la scolarisation des enfants jusqu'à 16 ans tant pour le milieu ouvrier que paysan.
- les migrations professionnelles (exode rural etc...)
- les changements de structure de la population active.
 - a)** la part du secteur primaire.
 - b)** celle du tertiaire avoisine les 50%.
 - c)** le tertiaire se trouve dans les villes d'où l'obligation de construire d'immenses quartiers urbains.

Depuis 1950, la ville des anciens a littéralement éclaté sous l'effet conjugué des différents besoins nés de l'après guerre. Le problème du logement et du B.T.P. va sans doute perdurer .

L'immense effort dans ce domaine n'empêche pas un considérable embouteillage.

Les bouleversements de l'après guerre ont conduit à une augmentation sans précédent du prix de revient de la construction .

Parallèlement, la pureté de l'air, celle de l'eau redeviennent des besoins économiques, et, parmi tous ces besoins, celui de l'air est le plus difficile à satisfaire.

L'entrée de l'automobile dans la ville au début du siècle n'a pas posé de problèmes majeurs avant 1950.

Mais, l'augmentation spectaculaire du nombre de véhicules depuis une quarantaine d'années pose des problèmes quasi insolubles aux contemporains (ex. 30 millions de véhicules en France, 180 millions aux USA).

Ainsi, l'automobile a tué la ville traditionnelle, elle exige un urbanisme entièrement nouveau. BUCHANAN résume ce conflit en ces termes : "L'automobile menace l'environnement de plusieurs façons : danger, feu, bruit, vibrations, encombrement, préjudice esthétique. Ces effets sont à divers degrés ressentis par les piétons et les occupants des immeubles ; liés en partie aussi par les grands occupants des véhicules".

Le flux continu des véhicules se déverse dans un cadre qui n'était pas conçu pour eux ; d'où quelques paradoxes selon le rapport BUCHANAN, la vitesse moyenne en zone urbaine est de 18 km/h , chiffre inférieur à la vitesse moyenne constatée en 1907 : New York pour les voitures attelées, ceci fait ressortir l'absurdité de construire des automobiles, capable de grandes vitesses inutilisables en milieu urbain, du fait des embouteillages .

L'automobile est dévastatrice de la ville en occupant totalement la place, chassant du coup les enfants, les piétons, des personnes âgées etc. sans oublier les nuisances et émanations toxiques.

LEWIS MUMFORD insiste sur le fait que les moyens de circulation doivent se compléter, se combiner et non s'exclure . Ceci commande l'établissement des normes de circulation urbaine .

Ces faits montrent que l'évolution est génératrice de règles, et par suite restrictive de liberté.

Les villes croissent par le double effet, de l'accroissement démographique et la multiplication des besoins de consommation au sens large.

Le développement urbain suppose de gros travaux et partant des dépenses considérables ainsi qu'une réglementation stricte pour se conformer aux normes urbaines.

Avec la montée de l'organisation dans le monde, c'est pratiquement 6 milliards d'hommes que la planète compte en l'an 2000 dont 50% de population urbaine.

Ce rapport 50/50 était atteint en France en 1939. Aujourd'hui 20% seulement vit en zone rurale française. En Algérie, comme au Maroc, la barre de 50% est déjà dépassée pour la population urbaine alors que celle-ci atteignait seulement 19% à la veille de la 2eme guerre mondiale.

Pour étudier scientifiquement la réalité urbaine, le recours aux disciplines suivantes est nécessaire.

- La géographie urbaine qui offre le cadre naturel dans lequel est insérée la ville ;
- La géographie humaine qui analyse la répartition spatiale des activités
(marché rural, industries, commerce etc.)
- L'histoire qui étudie les origines et l'évolution des villes, les raisons de sa création, de son développement, et son organisation.
- La sociologie qui examine les faits sociaux relatifs à la collectivité urbaine, la typologie des catégories sociales qui forment la ville, les situations sociales.
- La science politique qui analyse le mode de gouvernement de la ville, le rôle et la ville dans la région et le pays, la façon dont s'exercent les pouvoirs et les relations entre eux.
- L'ethnographie qui s'attache à l'étude de l'origine des populations les usages les façons de vivre la culture des habitants . La collectivité urbaine peut enfin être examinée au regard de l'économie.

La fin du 2eme millénaire a connu une triple révolution .

- 1)** Révolution des transports,
- 2)** Mondialisation de l'économie,
- 3)** Révolution des communications. Le développement des chemins de fer et les réseaux routiers permet l'accessibilité des villes malgré les différences de localisation.

Les progrès fantastiques en trafic aérien rend les pays et les continents très proches les uns des autres .

A ceci s'ajoutent certaines nouvelles technologies de communications comme par exemple la radio-téléphonie, l'Internet probablement vont consacrer l'entrée dans le 3eme millénaire.

La fin du siècle met un terme aux rêves d'une ville géométrique hygiénique, et verticale, la remise en cause du schéma dominateur de la charte d'Athènes qui pensait inventer la ville idéale de demain en faisant table rase de la ville d'hier et des cultures urbaines multi-millénaire des différentes civilisations.

La crise des grands ensembles, les difficultés de parvenir à une cohésion sociale dans les banlieues des grandes capitales ont mis en évidence une erreur de conception de la ville .