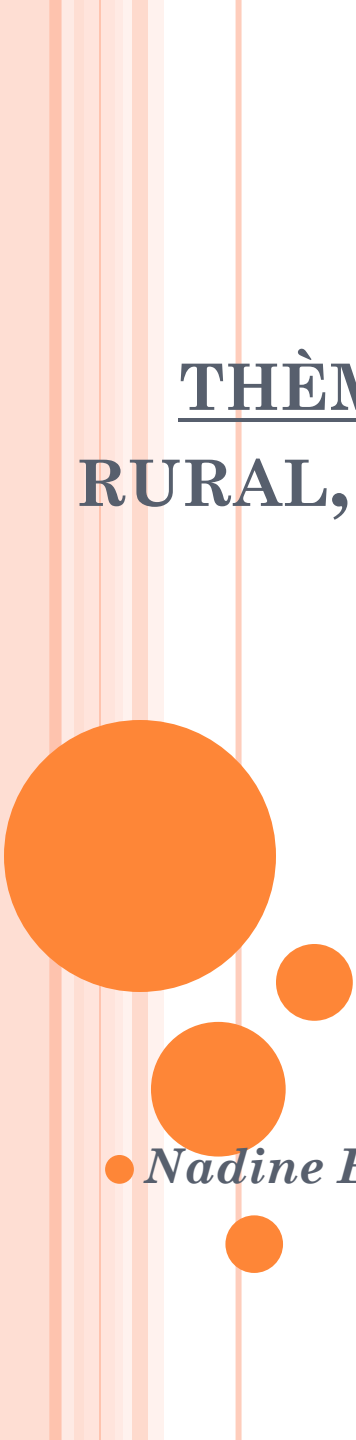




HABITER LA FRANCE

THÈME 1 : DE LA VILLE À L'ESPACE RURAL, UN TERRITOIRE SOUS INFLUENCE URBAINE

● *Nadine Bouette, professeur au collège de la Durolle, 2012.*

Bibliographie

Documentation photographique : Guillaume NOGRE
n°8082, juillet-août 2011. Métropoles et mondialisation.

⇒ Une mise au point sur le concept de métropole et métropolisation

Documentation photographique : Nacima BARON-YELLES n°8067,
janvier-février 2009. France : aménager et développer les territoires.

⇒ Étude de plusieurs métropoles Lyon, Marseille, et un espace rural cantalien

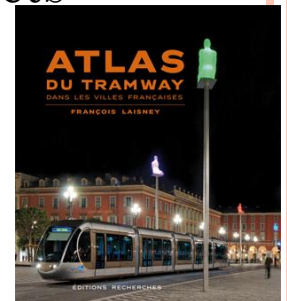
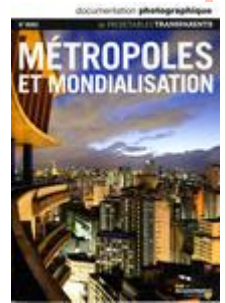
François LAISNEY, Atlas du tramway dans les villes françaises,
2011.

⇒ Un tableau de toutes les villes équipées d'un tramway, des projets à leur construction et aux enjeux actuels. Riche documentation

SCOT du Grand Clermont, 2011. Téléchargeable sur le site du
Grand Clermont

Depuis le portail académique, retrouvez les liens :

Site de Géoconfluences et Géoclip



I - HABITER LA FRANCE
(environ 30% du temps consacré à la géographie)

Thème 1 - DE LA VILLE À L'ESPACE RURAL, UN TERRITOIRE SOUS INFLUENCE URBAINE.

3H30

CONNAISSANCES

Les aires urbaines

La très grande majorité des habitants de la France vit dans une aire urbaine. La croissance urbaine s'accompagne de l'étalement spatial des villes (périurbanisation) en lien avec une mobilité accrue des habitants.

Les espaces ruraux

A la fois espace de vie, de travail et de récréation pour les citadins comme pour les ruraux, l'espace rural se transforme et connaît des conflits d'usage.

DÉMARCHES

Une étude de cas : une grande question d'aménagement urbain.

Une étude de cas : un parc naturel national ou régional.

Ces deux études débouchent sur une mise en perspective du phénomène d'urbanisation à l'échelle du territoire national en intégrant le rôle des acteurs et les grandes problématiques du développement durable.

CAPACITÉS

Localiser et situer les dix premières aires urbaines sur une carte du territoire national.

Décrire et expliquer :

- le processus d'étalement urbain, en lien avec les mobilités.
- un conflit d'usage entre différents acteurs.

Les concepts/notions qui peuvent être étudiés dans ce chapitre :
aire urbaine / polarisation et métropolisation / périurbanisation / mobilités /
ville et espace rural / parc naturel / urbanisation / développement durable

DE LA VILLE À L'ESPACE RURAL, UN TERRITOIRE SOUS INFLUENCE URBAINE

Problématique : l'espace rural est-il complémentaire de la ville ?

Pré requis des classes de 6^e et 4^e

On parle plutôt d'**aire urbaine**

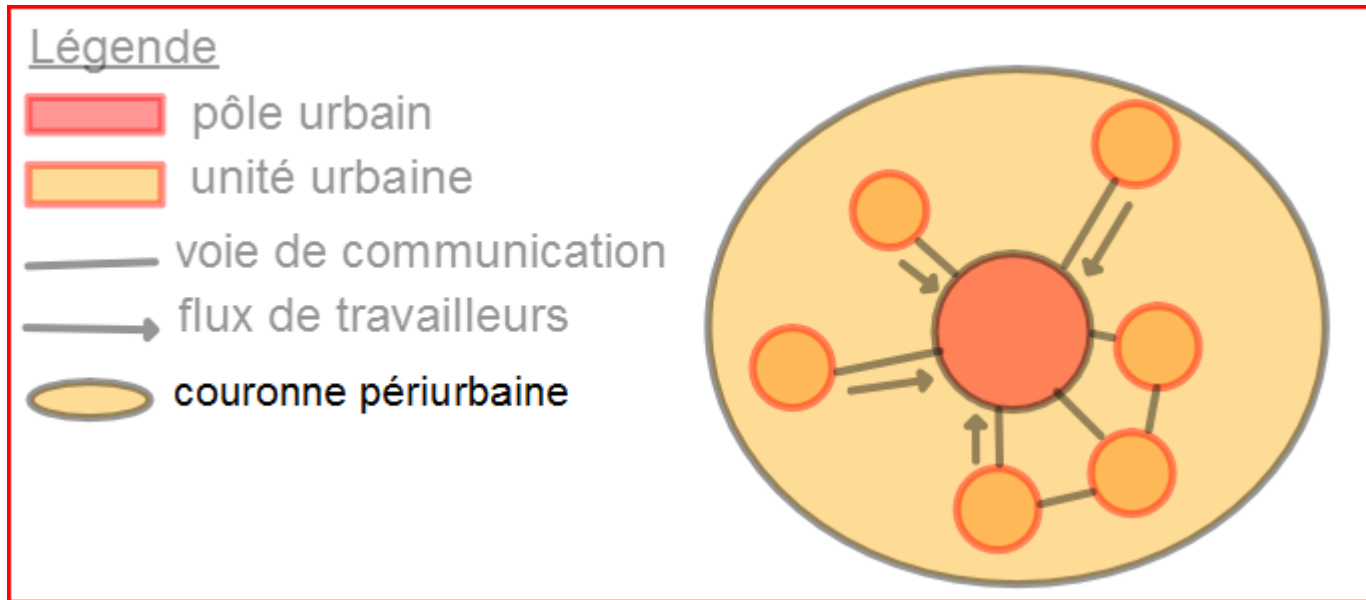
Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

A partir de la définition d'une aire urbaine, un schéma simple est possible.

20 min

« Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un **pôle urbain** (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (**couronne périurbaine**) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. »

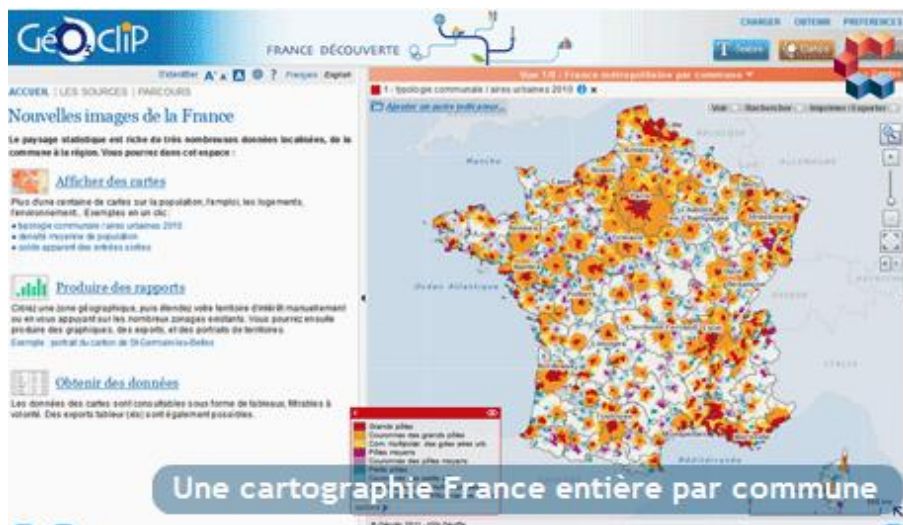
Schéma d'une aire urbaine



I. L'extension des aires urbaines...

1h

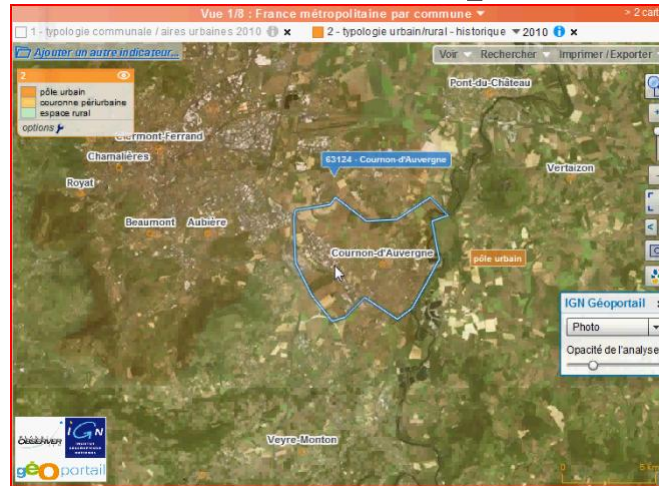
Les aires urbaines dans le Puy de Dôme à partir du site *Géoclip* : <http://www.geoclip.fr/fr/>
(adresse disponible depuis le portail académique)



*Une évolution
de 1968 à 2010*

1. Quelle est l'évolution des aires urbaines dans le Puy de Dôme ?
2. Quels sont les facteurs démographiques et territoriaux qui expliquent cette évolution ? Faire plusieurs hypothèses.
3. Quelles sont les conséquences de cette évolution sur les communes rurales ?

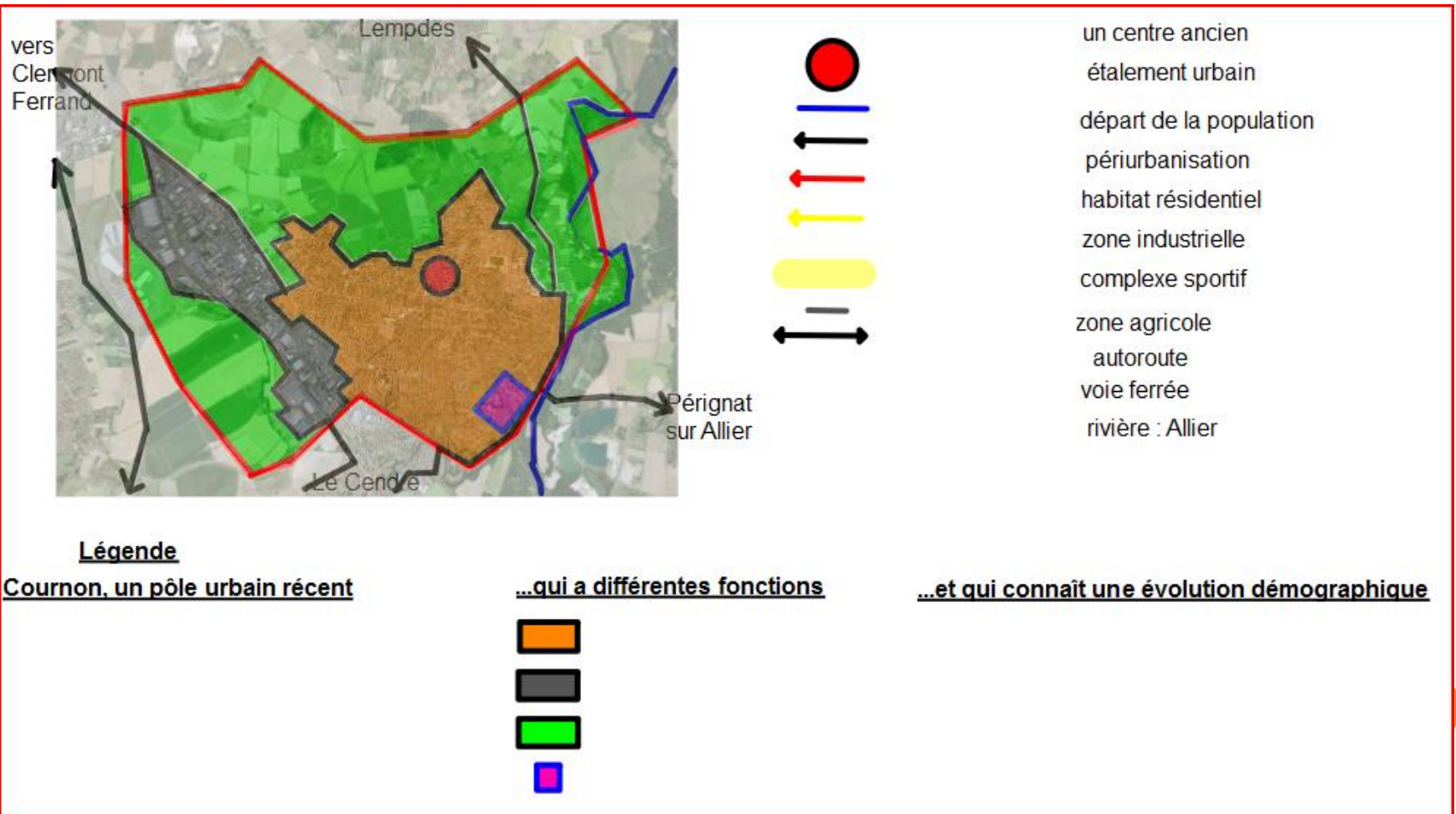
A l'échelle d'une commune, l'exemple de Cournon d'Auvergne toujours avec *Géoclip*



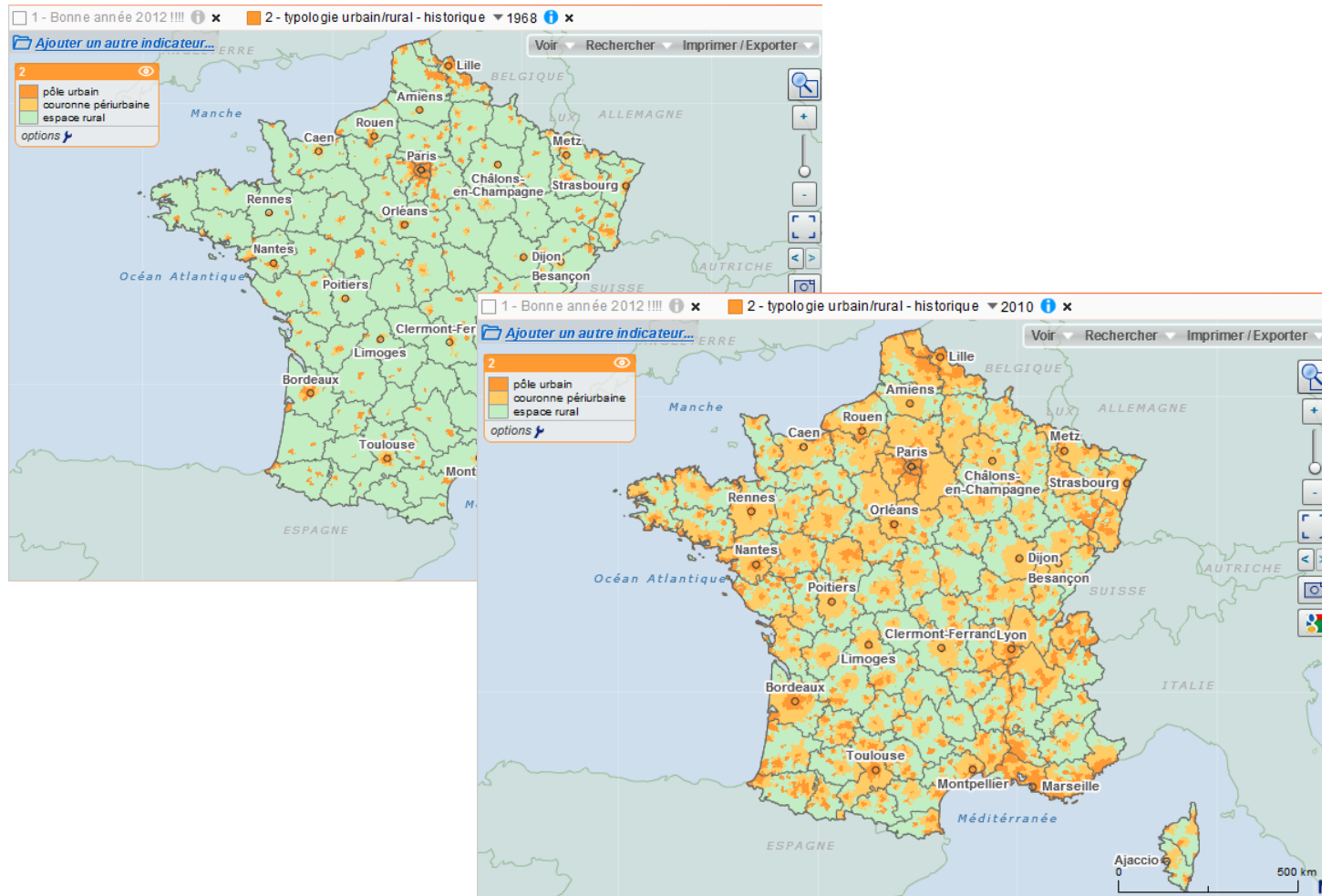
1. Quel est le type de commune de Cournon en 1968 ? en 2010 ?
2. A l'aide de la photographie aérienne et/ou carte topographique, identifier les différents espaces de la commune.
3. Quelle est l'évolution démographique actuelle de Cournon ? Comment l'expliquer ?

Si le temps le permet...

Il est possible de réaliser un schéma simple à compléter pour identifier les différentes fonctions du pôle urbain



A l'échelle nationale, cette évolution se confirme-t-elle ? *Géoclip*



II... Qui entraîne des aménagements urbains

1h

Le tramway à Clermont Ferrand, un exemple d'aménagement urbain

Socle commun de compétences Mettre en relation des documents

Le tramway à Clermont Ferrand, c'est ...

... **Un moyen de transport en commun**

Document 1 : Quelques données chiffrées sur les transports

Sources : François LAISNEY, *Atlas du tramway dans les villes françaises* 2011.



Aire urbaine de Clermont Ferrand	409 558 habitants
Nombre des emplois de Clermont Ferrand desservis	54 000 emplois
Nombre d'étudiants desservis	20 000 personnes
Nombre de scolaires	17 000 élèves
Population du Périmètre des Transports Urbains desservie	29%
Kilométrage de la ligne A	14 km
Trafic voyageurs/jour	55 000 personnes
Fréquence (heure de pointe)	4min
Parking Relais (places de stationnement voiture)	6 (2000 places)
Translhor, tramway sur pneumatique	3 villes en France
Extension de la ligne A (1,7 km) avec 3 stations en 2013	
Projet de création de la ligne B (6,7 km et 18 stations) pour 2018	

Document 2 : Affiche diffusée dans les villes équipées de tramway



177 voitures

=

3 autobus

=

1 tramway

Questions docs 1 et 2

1. Qu'est-ce qu'un tramway ?
2. Quelle est l'originalité du tramway de Clermont ?
3. En quoi le tramway permet-il de réduire les flux quotidiens entre domicile et travail ?
4. Quels sont les atouts du tramway pour l'environnement ?

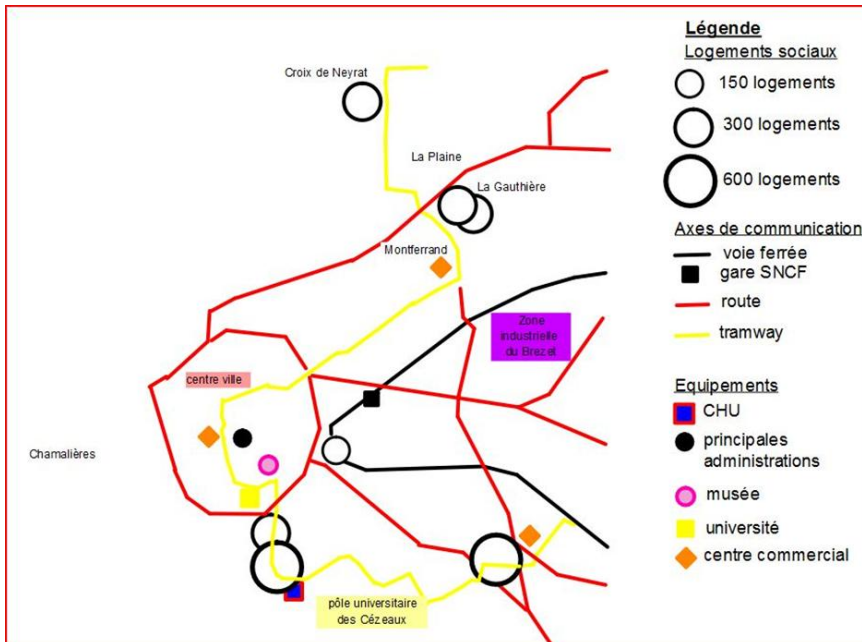
- ...Un choix politique

Document 3 : les acteurs et le financement du projet Translhor

Source : Extrait de François Laisney, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, 2011.

« Créé en 1976, le Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération Clermontoise (SMTC) regroupe aujourd'hui 21 communes de la communauté urbaine de Clermont Ferrand, la commune de Sayat et le Conseil général du Puy de Dôme. (...) La ligne a été inaugurée et mise en service partiellement à l'automne 2006 par Serge Godard, président socialiste de la SMTC et maire de Clermont Ferrand. En 2006, la ligne s'arrête au CHU. Elle est prolongée jusqu'à la Pardieu en 2007. Le coût du projet s'élève alors à 290 millions d'euros, soit 20,7 millions d'euros le kilomètre, en grande partie financés par le versement transport, les collectivités locales et les aides européennes à la région Auvergne. On note un certain désengagement de l'Etat sur ce projet puisque sa participation ne s'élève alors qu'à 18 millions d'euros contre 60 millions promis au départ. (...) La ligne de tramway dessert un très grand nombre d'équipements dans un corridor de 500m de part et d'autre de la ligne : 10 pôles d'enseignement supérieur, 76 établissements scolaires, 15 complexes sportifs, 15 centres culturels, 22 services publics et 2000 commerces. (...) »

Document 4 : le tramway, un lien entre les quartiers



Questions documents 3 et 4 :

5. Quels sont les acteurs qui interviennent dans le financement du tramway ? Souligner dans le texte.
6. Montrer que le tramway établit un lien entre les quartiers et les fonctions de la ville.

- ... *Un architecte de la ville*

Document 5 : les transformations de l'espace public liées au tramway

La place Jaude avant 2004



La place Jaude en 2010



Question document 5 :

7. Identifier les éléments qui ont changé dans le paysage urbain avant et après le tramway.

AUTRE APPROCHE POSSIBLE...

exercice à préparer en dehors du temps de classe
(TICE) : les mobilités urbaines, un défi pour la ville

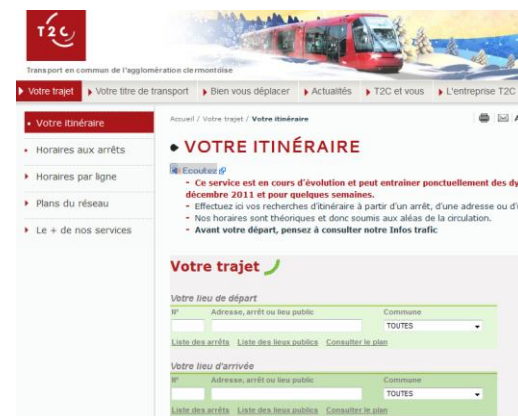
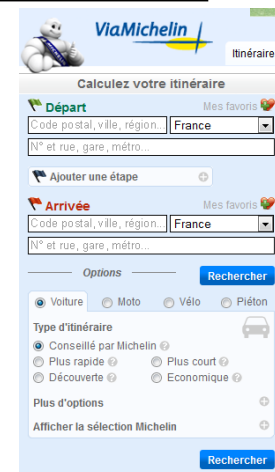
J'utilise deux sites pour comparer les temps et coût du transport

On considère (A) l'habitant de la commune de Cournon d'Auvergne qui effectue deux trajets (aller et retour) cinq jours par semaine pendant un mois entre son domicile situé rue des Alouettes et son lieu de travail situé place de Jaude à Clermont Ferrand.

On considère (B) l'habitant de la commune de Pont du Château qui effectue deux trajets (aller et retour) cinq jours par semaine pendant un mois entre son domicile situé rue du Puy de Dôme et son lieu de travail situé place de Jaude à Clermont Ferrand.

Calculer à l'aide du site ViaMichelin

(<http://www.viamichelin.fr/web/Itineraires>) et du site de la T2C (<http://www.t2c.fr/votre-itineraire>) les temps et les coûts des trajets en voiture et en transport en commun. Compléter le tableau.



Habitant	Via Michelin	T2C	SNCF
A Rue des Alouettes à Cournon d'Auvergne à la place de Jaude à Clermont Ferrand	Temps pour un trajet : 17min Parking Jaude : abonnement mensuel 84€ Coût mensuel : $(2 \times 1,72) \times 5 \times 4 = 68,80$ $68,80 + 84 = 152,80€$	Temps : 40min Abonnement mensuel : 41€	Pa de ligne de bus entre son domicile et la gare
B Rue du Puy de Dôme à Pont du Château à la place de Jaude à Clermont Ferrand	Temps pour un trajet : 20min Parking Jaude : abonnement mensuel 84€ Coût mensuel : $(2 \times 2) \times 4 \times 5 = 80$ $80 + 84 = 164€$	Temps : 41min Abonnement mensuel 41€ Bus + tramway	Coût mensuel : 36€ Temps : 13 min + 20 min à pied ou 5min en bus (abonnement T2C en plus +41€)
C Habitant de la commune du collège à			



Questions

Quel est le moyen de transport le plus économique ? le plus rapide ?

Pourquoi la voiture reste-t-elle le moyen de transport le plus utilisé ?

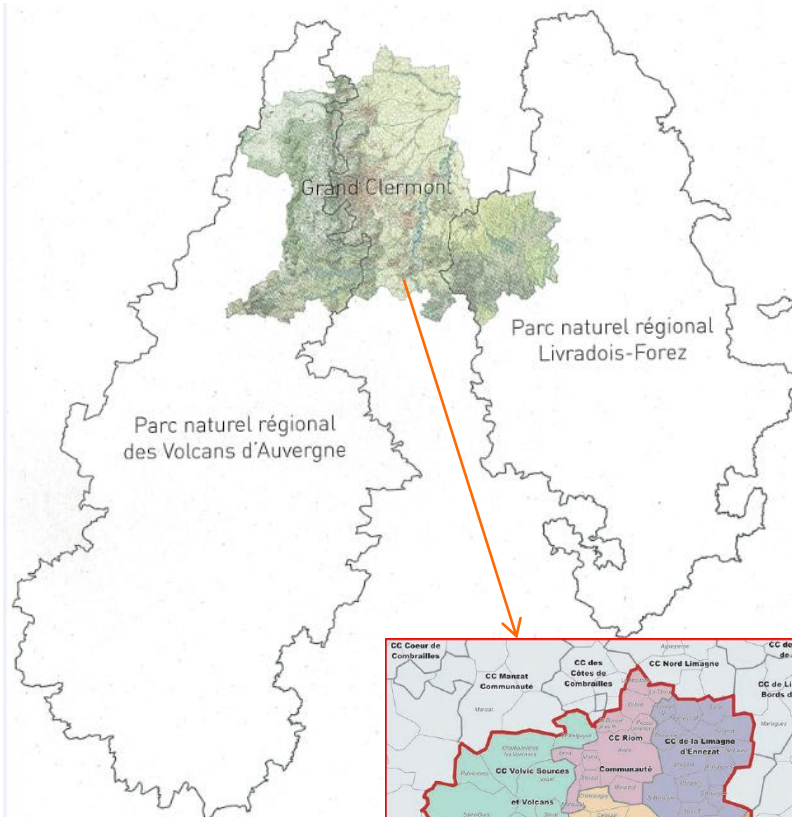
Question de temps (voir tableau) et liberté confortable (horaires), mode de vie et force des représentations, multimodalité incomplète (gare SNCF-tramway ?), infrastructures routières périphériques existantes...

Développement du co-voiturage

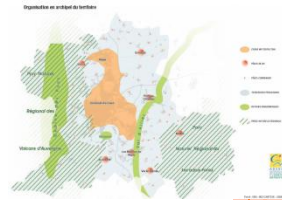
1h

Les acteurs du Grand Clermont
et le SCOT, débat télévisé "*La
voix est libre*" 28 janvier 2012

La vidéo en 2 parties disponibles
sur le site de France 3.



Un travail à la maison évalué possible pour vérifier la compréhension par les élèves : extrait du SCOT du Grand Clermont et ses limites



Socle commun de compétences	Comprendre l'essentiel d'un texte	
-----------------------------	-----------------------------------	--

Etudier un document d'aménagement territorial du Grand Clermont : le Schéma de Cohérence et d'Organisation Territoriale.

Le SCOT définit un projet d'aménagement du territoire pour les quinze à vingt ans à venir, il a pour objectifs d'harmoniser les prévisions et décisions d'utilisation de l'espace. Il s'appuie sur les communautés de communes et consulte plusieurs acteurs (collectivités territoriales, Parcs Naturels Régionaux, associations, entreprises, habitants lors d'une enquête publique...).

Extrait du SCOT du Grand Clermont, rapport de présentation arrêté le 4 janvier 2011 et approuvé le 29 novembre 2011.	Sujet de chaque partie	Critiques et/ou limites
Le SCOT cherche à anticiper des évolutions inéluctables pour asseoir un développement économique et social plus « durable », dans tous les sens du terme. Pour devenir une métropole rayonnante et jouer un rôle à l'échelle nationale, le Grand Clermont ambitionne de tendre vers la taille critique des métropoles européennes, à savoir 500 000 habitants. À cette fin, il vise une augmentation de sa population d'au moins 50 000 nouveaux habitants entre 2011 et 2030, notamment par un renforcement de son attractivité et en développant des politiques d'accueil de nouvelles populations coordonnées avec les territoires limitrophes. Afin de répondre aux besoins de ces nouvelles populations, tout en préservant ces richesses et en rompant avec le développement peu vertueux de ces dernières décennies, la stratégie du Grand Clermont repose sur les principaux éléments : ⇒ une organisation territoriale en archipel s'articulant entre le cœur métropolitain, destiné à concentrer l'essentiel des développements et fonctions d'envergure, 7 pôles de vie faisant office de territoires relais pour des fonctions urbaines de proximité, et des territoires périurbains dans lesquels les développements doivent être limités pour en préserver les enjeux écologiques, paysagers et économiques (agriculture, forêt, agri-ruralité, tourisme et économie résidentielle). Ce modèle permet de privilégier une mixité des fonctions urbaines (habitat/emploi) au sein du tissu urbain ; ⇒ la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile. (...) Donnant la priorité aux transports collectifs, il prend également en compte la réalité des déplacements sur le Grand Clermont et autorise la création de voiries répondant aux enjeux de saturation, de sécurisation et de réduction des nuisances qui devraient s'accroître avec l'arrivée des nouveaux habitants. ⇒ le rôle « structurant » reconnu aux grands ensembles paysagers et écologiques identifiés par le SCOT qui constituent des limites aux extensions d'urbanisation et non plus des réservoirs potentiels de terrains à bâtir ; ⇒ le principe de recherche du « moindre impact environnemental » qui s'applique aussi bien aux secteurs d'habitat qu'aux zones d'activités et aux équipements publics (...)	Sujet de chaque partie	Critiques et/ou limites 1. Montrer que le Grand Clermont veut être une métropole à différentes échelles. Quels sont les éléments qui manquent à Clermont Ferrand aujourd'hui pour prétendre être une métropole nationale et/ou européenne ? 2. Quels sont les acteurs qui participent à l'étalement urbain ? Quels sont les conflits d'usages qui peuvent exister ? 3. Que prévoit le SCOT en matière de transport ? Montrer qu'il y a une contradiction entre « la priorité » et « la réalité ». 4. Souligner dans le texte les expressions qui montrent que les trois aspects du développement durable sont présents.