

## Fiche

**De nos jours, le territoire national est majoritairement urbanisé. Les notions d'espace urbain et d'espace rural ne sont plus perçues de la même manière qu'auparavant.**

### I. Une France urbaine

- De nos jours, la population française est très majoritairement urbaine. Elle peut vivre dans des zones assez différentes, que ce soit des centres-villes, des banlieues, plus ou moins lointaines, ou encore dans des espaces périurbanisés (espaces qui s'urbanisent en périphérie, contiguë ou non, des agglomérations). **Les villes** en France – comme partout dans le monde développé – **se sont dilatées dans l'espace**, prenant des formes différentes, mais toujours urbaines.
- Pour mieux évaluer les limites qui existent entre France urbaine et France rurale, l'INSEE a mis au point la définition d'« aire urbaine ». Une **aire urbaine** intègre les villes-centres (noyaux centraux des villes), les banlieues, mais aussi les communes rurales périurbaines, dont au moins 40 % des emplois se situent dans le reste de l'aire urbaine. Aujourd'hui, **les aires urbaines comprennent 50 millions de personnes, soit 82 % de la population sur 40 % du territoire**. 45 % de la population française se concentrent dans 17 grandes aires urbaines.
- La **périurbanisation**, avec ses espaces pavillonnaires en périphérie des agglomérations, a ainsi remis en question la définition même de l'espace urbain. Ces espaces périurbains se développent aux périphéries des agglomérations, le plus souvent autour d'un **ancien noyau rural**, à condition d'être bien desservis, notamment par des **voies rapides**.

### II. Étalement urbain et explosion des mobilités

- Les aires urbaines sont ainsi **des territoires de moins en moins denses** (70 habitants par km<sup>2</sup> dans la couronne périurbaine en moyenne) en raison de **l'étalement urbain** qui grignote l'espace rural environnant. Le **coût du foncier et de l'immobilier** dans les espaces centraux a favorisé ce mouvement. Les prix de l'immobilier en centre-ville excluent de fait les jeunes ménages, surtout avec enfants, qui doivent chercher plus loin des prix plus raisonnables. Or le **rêve de la maison individuelle** avec jardin continue de hanter les esprits. On délaisse donc les banlieues classiques, dont certaines sont toujours chères, pour s'installer plus loin, faire construire sur un terrain moins onéreux.
- En revanche, l'éloignement des populations par rapport aux centres pourvoyeurs d'emplois ou aux lieux de commerce ou de loisirs a généré des **flux pendulaires** considérables. On ne dort pas là où on travaille, et pas toujours non plus là où l'on se distrait (cinéma, musée, stade, etc.) ni là où l'on se ravitaille (hypermarché, zone commerciale). **La mobilité a donc fortement augmenté**, favorisée par l'accès de tous, ou presque, à l'automobile.

### III. Quel développement durable ?

- Cet étalement urbain et la congestion qu'il engendre posent des **problèmes de coût de gestion de l'espace urbain et de l'environnement**. On a ainsi calculé que le temps perdu dans les embouteillages en région parisienne équivalait au PIB de Lyon (essence dépensée, heures non travaillées, etc.) ! La **pollution** atmosphérique, sonore, visuelle est également un problème dont les sociétés sont de plus en plus conscientes, notamment en raison des problèmes de santé qui peuvent y être associés, par exemple avec la multiplication des problèmes respiratoires. Le fonctionnement du système urbain pose enfin des **problèmes sociaux** : dans un **système spatial gouverné par les prix**, les couches les moins favorisées de la population sont rejetées des centres, mais n'ont pas non plus toujours les moyens de vivre dans les banlieues pavillonnaires ou périurbaines ; elles se concentrent alors dans des banlieues formées de grands ensembles, souvent dégradés. La **ségrégation sociospatiale** s'exprime alors pleinement.
- Les **politiques publiques** s'efforcent de freiner ou de corriger ces évolutions jugées négatives. D'où des opérations fréquentes de **réhabilitation des centres** ou de **renovation de banlieues défavorisées**. La **loi SRU** (relative à la solidarité et au renouvellement urbains) de 2000 tente d'imposer une mixité sociale relative par commune. Enfin les communes, en liaison avec l'Agenda 21 issu du sommet de Rio en 1992, s'efforcent de promouvoir les transports en commun ou des opérations immobilières durables.