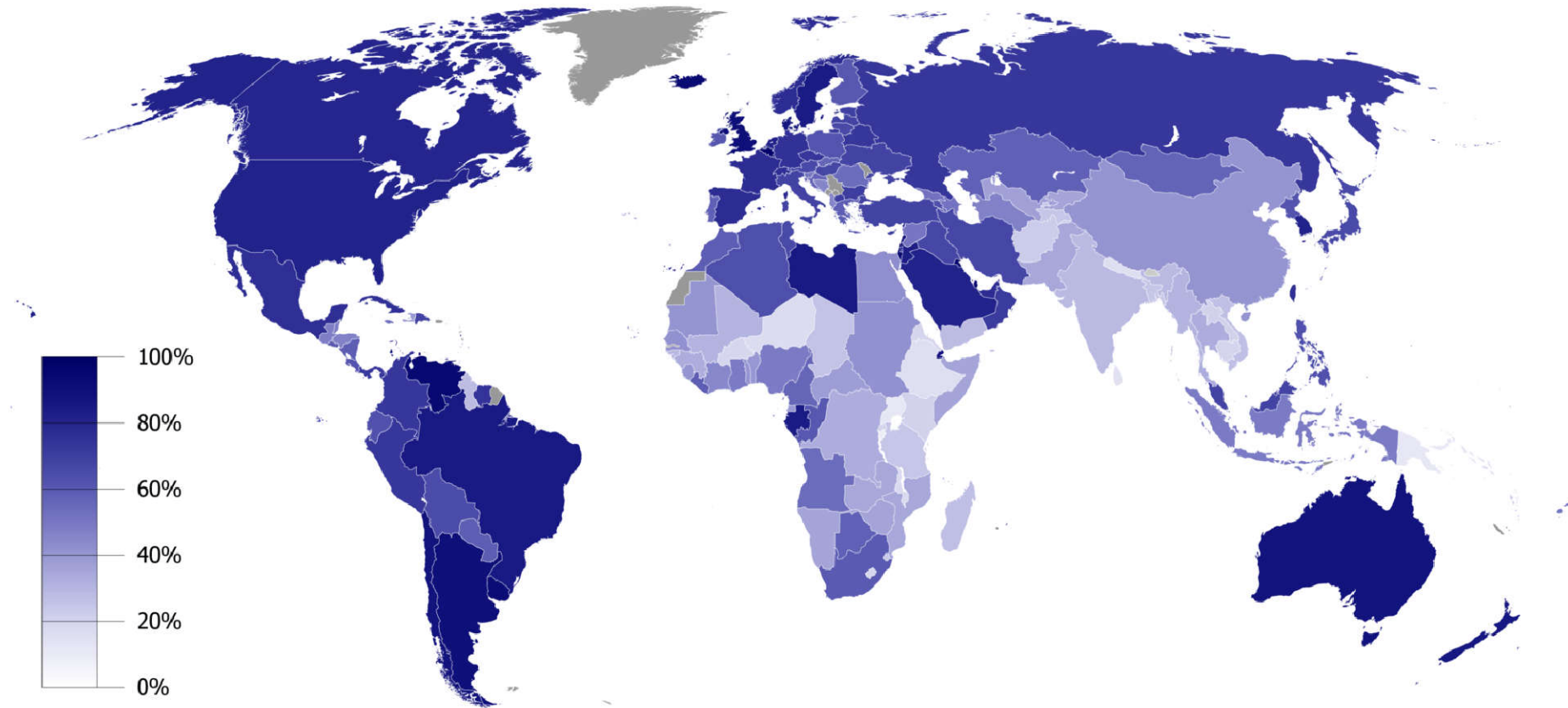


STAGE PAF 2018: PAYSAGES URBAINS ET VILLES D'OCEANIE

Pascal SCHROETTER
Marc SOULE

Taux d'urbanisation dans le monde

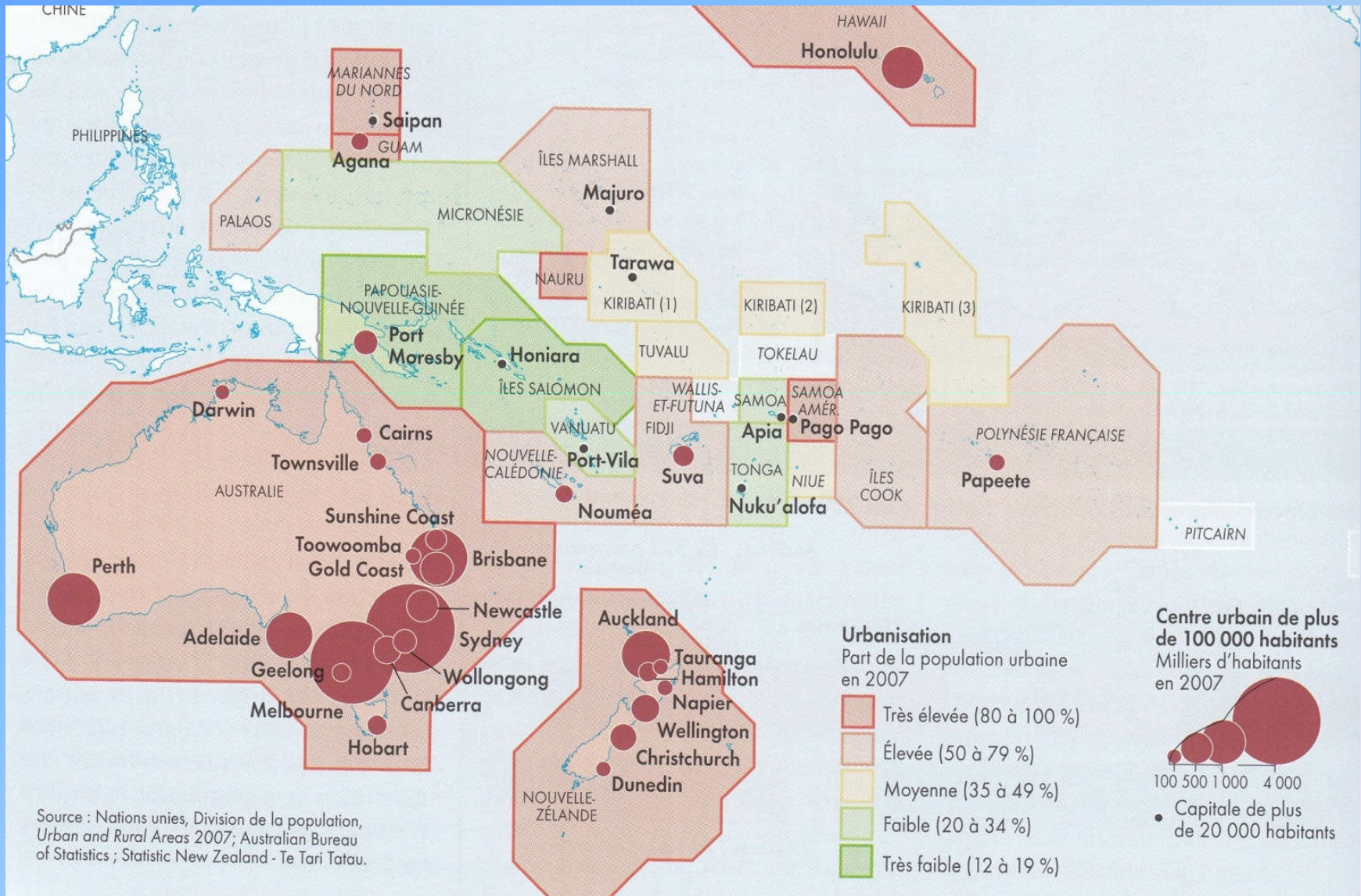


Introduction

L'**urbanisation** est un mouvement historique de transformation des formes de la société que l'on peut définir comme **l'augmentation du nombre de ceux qui habitent en ville par rapport à l'ensemble de la population**. C'est donc un processus de développement des villes et de **concentration des populations dans ces dernières**.

- **Le taux d'urbanisation, pourcentage d'habitants en zone urbaine par rapport au reste de la population est de 73 % en Océanie.**
 - l'Océanie est **un des continents les plus urbanisés, à égalité avec l'Europe et juste derrière l'Amérique** (80% en Amérique - taux d'urbanisation sur l'ensemble du monde : 50 %)
 - Cependant il y a un paradoxe, **l'Océanie ne compte que 7 villes millionnaires** (environ 500 villes millionnaires dans le monde) :
 - 5 Australiennes : Sydney, Melbourne, Brisbane, Perth, Adelaïde.
 - 1 Néo-Zélandaise : Auckland.
 - 1 Etatsunienne : Honolulu.
- Explication : l'Océanie ne compte que 40 Millions d'habitants, soit 0,5 % de la population mondiale
- **L'Océanie intertropicale se caractérise par la petite taille des villes.**

Taille des villes océaniques



Ville	Pays	Population (milliers)				Taux de croissance annuel moyen (%)		% dans la population totale du pays en 2005	% dans la population urbaine du pays en 2005
		1950	1975	2005	2015	1950-1975	1975-2005		
Sydney	Australie	1 690	2 960	4 260	4 582	2,3	1,2	21,0	23,8
Melbourne	Australie	1 332	2 561	3 641	4 013	2,6	1,2	17,9	20,3
Brisbane	Australie	442	928	1 780	2 092	3,0	2,2	8,8	9,9
Perth	Australie	311	770	1 484	1 683	3,7	2,2	7,3	8,3
Auckland	Nouvelle-Zélande	319	729	1 189	1 398	3,4	1,6	29,0	33,7
Adelaïde	Australie	429	881	1 133	1 212	2,9	0,8	5,6	6,3
Port Moresby (2000)	Papouasie-Nouvelle-Guinée	-	-	254,2	-	-	-	5	39
Suva (grand) (2007)	Fidji	-	117,8	173,1	-	-	1,2	21	41
Nouméa (agglomération) (2004)	Nouvelle-Calédonie	-	70,9	146,2	-	-	2,6	53	100
Papeete (agglomération) (2007)	Polynésie française	-	73,0	142,3	-	-	2,1	55	95
Honiara (1999)	Îles Salomon	-	14,9	49,1	-	-	4,1	12	77
South Tarawa (2005)	Kiribati	-	16,4	40,3	-	-	3,0	44	100
Apia (2006)	Samoa	-	-	37,2	-	-	-	21	100
Nuku'alofa (2006)	Tonga	-	21,3	34,3	-	-	1,6	34	100
Port-Vila (1999)	Vanuatu	-	13,4	29,4	-	-	2,7	16	73
Majuro (1999)	Îles Marshall	-	-	23,7	-	-	-	47	72
Koror (2005)	Palau	-	8,1	12,7	-	-	1,6	64	83
Hagatna (2000)	Guam	-	-	(a)	-	-	-	93	

Source : Nations unies (2007) et recensements nationaux 2000-2005.

(a) La population de Guam est divisée en districts, l'urbanisation y est de type américain très extensive et disséminée autour de l'île. La population de Hagatna était de 1 100 habitants en 2000, Agana Heights, voisine, comptait 3 940 habitants.

Des villes modestes

- Coexistence d'assez grandes métropoles dépassant 1M d'habitants (Sydney : 4,5 Millions; Melbourne : 4 M; Brisbane : 2 M; Perth : 1,7 M; Auckland : 1,4 M; Adelaïde : 1,2 M; Honolulu : 1 M) et de petites métropoles comme Suva, Nouméa, Papeete, Honiara.
- L'urbanisation est très forte en Océanie Tempérée 80 à 100 % en Australie et NZ , Hawaii, Mariannes du Nord, Nauru et Hawaï.
- Elle est élevée en PF,NC, Cook, Fidji, Marshall.
- Elle est moyenne en Micronésie (Kiribati, Tuvalu).
- Elle est très faible entre 10 et 20 % dans certains pays mélanésiens : Vanuatu, PNG, Salomon. En PNG ou au Salomon si la ville existe, une grande partie de la population continue à vivre dans les communautés villageoises ou en tribu. Dans ces sociétés traditionnelles l'exode rural reste faible.

Des villes modestes

- L'urbanisation est nulle à Wallis-et-Futuna.

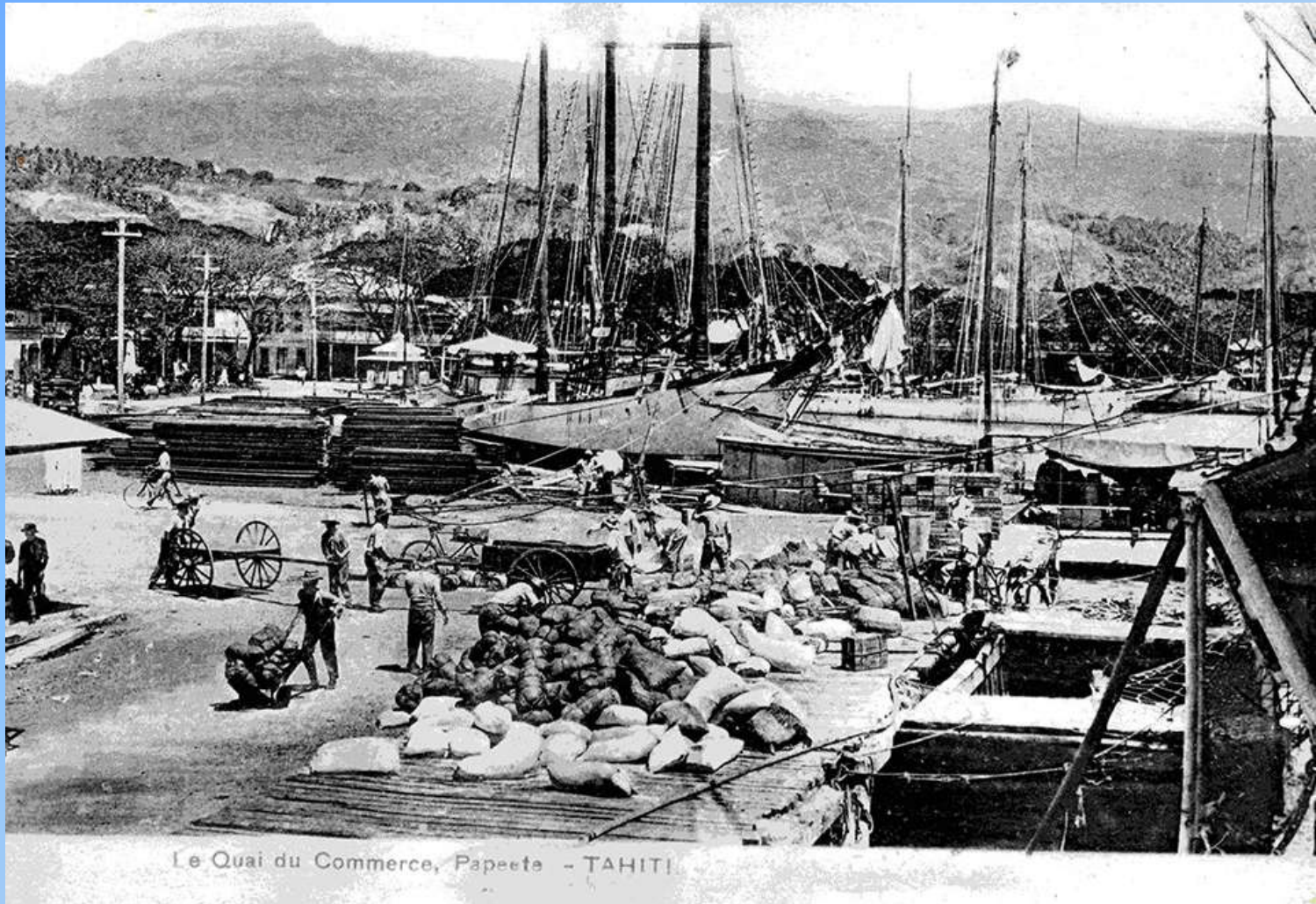
A Wallis-et-Futuna, Mata Utu, le chef lieu ne peut-être considéré comme une petite ville selon les statistiques françaises car il n'atteint pas les 2000 habitants malgré son lycée, son petit hôpital et ses services de gestion d'une collectivité d'outre-mer.

Cette réalité est bien relative car dans les statistiques australiennes par exemple il serait enregistré comme centre urbain à partir de 1000 habitants.

I) Des caractéristiques historiques communes

- Les villes océaniques ont des caractéristiques communes qui révèlent une nature fondamentalement proche :
- Elles ont toutes été créées au plus tôt au XIXème siècle (à l'exception de l'Australie, colonisée dès la fin du XVIIIème siècle)
- Elles sont toutes le fait des puissances coloniales implantées en Océanie
- Elles sont des villes côtières qui ont servi de trait d'union avec les métropoles des gouvernements coloniaux.
- La Mélanésie comme la Polynésie ne connaissent que le groupement villageois à base tribale. Toutes les villes sont nées sous les auspices du trafic maritime. La suprématie du bateau jusqu'au XX° siècle explique que le développement urbain littoral fut la règle dans le Pacifique. L'organisation des espaces portuaires s'est faite pour répondre au besoin des premiers échanges commerciaux et aussi pour servir de bases aux nombreux baleiniers qui dominèrent la vie maritime de 1830 à 1860.
- Les premiers noyaux de ports sont constitués par des entrepôts nécessaires à la collecte et au stockage des produits devant attendre les rares passages des navires.
- L'embauche d'une main-d'œuvre pour le déchargement et les chargements attirèrent une main-d'œuvre d'insulaires.

Port de Tahiti au XIXème siècle



Le Quai du Commerce, Papeete - TAHITI.

Océanie intertropicale : la naissance et le développement des villes a accompagné la colonisation européenne

- La colonisation comme la souveraineté locale consolidèrent la fonction portuaire par une assise administrative et un rôle politique.
- Les palais des chefferies, puis les consulats des puissances s'intéressent aux mers du sud, enfin les casernes et les services administratifs des nouveaux territoires colonisés s'édifièrent sur le bord de mer, au milieu des magasins et des hangars.
- Au fur et à mesure que les échanges prirent de l'ampleur, les villes commencèrent à se structurer.
- Papeete (Polynésie Française) et Honolulu (Hawaï) sont les établissements les plus anciens d'Océanie, Apia (Samoa), Nuku'alofa (Tonga) et Levuka (Fidji) suivent dans la première moitié du XIX siècle.

Océanie intertropicale : la naissance et le développement des villes a accompagné la colonisation européenne

- Les sociétés précoloniales n'avaient donc pas de tradition urbaine avant la colonisation.
- Les villes ultramarines sont à l'origine des ports permettant les relations avec la métropole et la fonction commerciale se combinera avec les fonctions politique et militaire.
- L'extraversion économique de la France d'outre-mer tout au long de son histoire ne pouvait que favoriser la création et la croissance des villes littorales.
- **La ville coloniale est un lieu de commerce, de contrôle et de protection.**

Des paysages urbains marqués par des centres-villes bas aux plans orthogonaux

- Il existe un modèle commun du centre-ville ancien des cités de l'outre-mer français. Il est composé de constructions hétéroclites majoritairement basses et relativement récentes, occupées surtout par des commerces au niveau de la rue.
- Les constructions de plus d'un siècle sont rares, ce maigre héritage architectural s'expliquant par la fréquence des incendies, des cyclones, la spéculation immobilière.
- On reconnaît dans ces villes des éléments copiés sur les villes de métropole comme le kiosque à musique de Nouméa de la place des Cocotiers. Des places ou des parcs interrompent le quadrillage régulier de la voirie.
- Le damier colonial ou plan hippodamique reste un des éléments les plus frappants de la grande ville ultramarine.

L'exemple de Nouméa

- Après la prise de possession de la Nouvelle-Calédonie par la France en 1853, la nouvelle administration coloniale cherche un endroit abrité et bénéficiant d'une bonne rade afin d'y créer un poste militaire et d'en faire le chef-lieu de l'île. Finalement, c'est le capitaine de vaisseau Tardy de Montravel qui choisit un site qui lui paraît idéal, une grande rade naturelle en eau profonde, protégée des vents dominants par l'île Nou et en face de deux importantes passes dans le récif, sur une presqu'île au sud-ouest de la Grande Terre.
- Ainsi est fondé le 25 juin 1854 Port-de-France qui se réduit à ses débuts à une simple garnison de militaires concentrés autour du fort Constantine. Pour éviter toute confusion avec Fort-de-France en Martinique, son nom est changé en Nouméa en 1866.

La rade de Port-de-France



Vue de la rade de Port-de-France (Nouvel.e-Calédonie), d'après un croquis communiqué par un officier de l'établissement.

- Pour organiser cette ville naissante, l'administration coloniale, essentiellement constituée de militaires, entame rapidement une politique de planification et d'aménagement. Dès 1855, un plan d'urbanisme est présenté par le chef de bataillon du génie Paul Coffyn. Il prévoit l'arasement d'un monticule de terre situé près de la mer et l'utilisation des déblais pour remblayer plusieurs zones marécageuses pour former le centre ville actuel.
- La ville va se développer avec l'arrivée de colons, de négociants, mais surtout par la présence de 1864 à 1924 du bagne sur l'île Nou, dans la rade de Nouméa, puis dans la presqu'île de Ducos (pour les déportés politiques). L'arrivée des transportés (environ 20 000) offre une main d'œuvre gratuite à la colonie qui s'en sert pour réaliser de grands travaux, comme l'assainissement des marécages de la presqu'île, la construction de routes et de bâtiments, l'aménagement du port ou la réalisation de conduites et de canalisations permettant d'approvisionner la petite ville en eau.

Charles Lemire : panorama de Nouméa (1884)



Nouméa début XXème siècle



Vue générale du port et de la ville de Nouméa. — Au premier plan, le camp Est de l'île Nou.

II) La croissance urbaine

- La croissance urbaine est restée modeste jusqu'au milieu du XXème siècle et seule Honolulu à Hawaï est une ville de taille respectable au début de la seconde guerre mondiale avec 179 000 habitants. Les autres ensembles urbains ne font que quelques milliers d'habitants.
- On peut parler **d'explosion urbaine** dans la seconde moitié du XXème siècle par croissance naturelle mais surtout par l'exode rural en provenance essentiellement des îles secondaires.
- Les exemples de Papeete et de Nouméa sont parlants.
- Tahiti : la ville devient agglomération et englobe les districts voisins.

La croissance de Papeete

	1946	1951	1956	1962	Croissance 1946/1962
Papeete	12 417	15 214	17 288	19 903	60 %
Proche banlieue					
Est : Pirae	943	1 735	2 487	4 202	345 %
Ouest : Faaa	1 514	2 024	2 625	3 681	143 %
Lointaine banlieue					
Est : Arue	702	1 003	1 478	2 035	189 %
Maina	562	673	958	1 084	92 %
Ouest	966	1 242	1 719	2 424	150 %
Agglomération	18 070	23 080	28 062	36 514	102 %

La croissance urbaine de Nouméa

- A Nouméa, c'est l'exploitation du nickel qui donne un véritable élan au chef-lieu et qui lui confère son rôle de capitale économique du territoire. L'exploitation de ce minerai, qui a commencé dès 1875 à proximité de Nouméa, se structure à la fin du XIXème siècle avec la création de la Société Le Nickel (SLN) et se concentre à Nouméa avec la création de l'usine Doniambo en 1912.
- L'or vert permet au chef-lieu de s'agrandir entre les années 1890 et 1920, du fait des investissements et de la main d'œuvre qu'il attire, surtout recrutée parmi les travailleurs asiatiques engagés sous contrats (Vietnamiens, Indonésiens, Japonais), parmi les anciens bagnards ou encore parmi les petits colons de Brousse rentrés sur le chef-lieu suite à la faillite de leurs entreprises agricoles.

Usine de Doniambo



La croissance urbaine de Nouméa

- Après la deuxième guerre mondiale, c'est l'époque du « *Boom du Nickel* ». Principale conséquence de ce boom économique : l'augmentation rapide de la population de Nouméa du fait d'un exode rural relativement important mais surtout d'une forte immigration tahitienne, wallisienne et futunienne, à quoi s'ajoutent de nouvelles arrivées de Métropolitains. En trente ans, entre 1946 et 1976, le nombre d'habitants est ainsi multiplié par six, passant de 10 605 personnes à 56 078 résidents. Ceci s'accompagne alors d'une vague d'extension frénétique et plutôt anarchique de la « capitale » qui s'étale rapidement dans l'ensemble de la presqu'île avec l'utilisation massive du béton et la construction de tours, copiées sur les grands ensembles urbains métropolitains, à Montravel, Rivière Salée, Saint-Quentin à la sortie de la ville ou Magenta. De nouveaux terre-pleins agrandissent le port et font pratiquement de l'ancienne île Nou une presqu'île artificielle. Une voie rapide est aménagée entre 1968 et 1969 pour desservir, depuis le centre-ville, l'usine et les nouveaux quartiers du Nord, en suivant le tracé de l'ancien « petit train de la mine ».

Les tours de Saint-Quentin à Nouméa



Saint-Quentin / Bruno Moure



La croissance urbaine de Nouméa

1854	1864	1887	1891	1911	1921	1926	1931	1936
129	1 200	8 000	8 712	8 847	9 936	10 226	12 237	8 994
1946	1951	1956	1963	1969	1974	1976	1983	1989
10 605	11 450	22 235	34 990	41 853	59 052	56 078	60 112	65 110
1996	2004	2009	2014	-	-	-	-	-
76 293	91 386	97 579	99 926	-	-	-	-	-

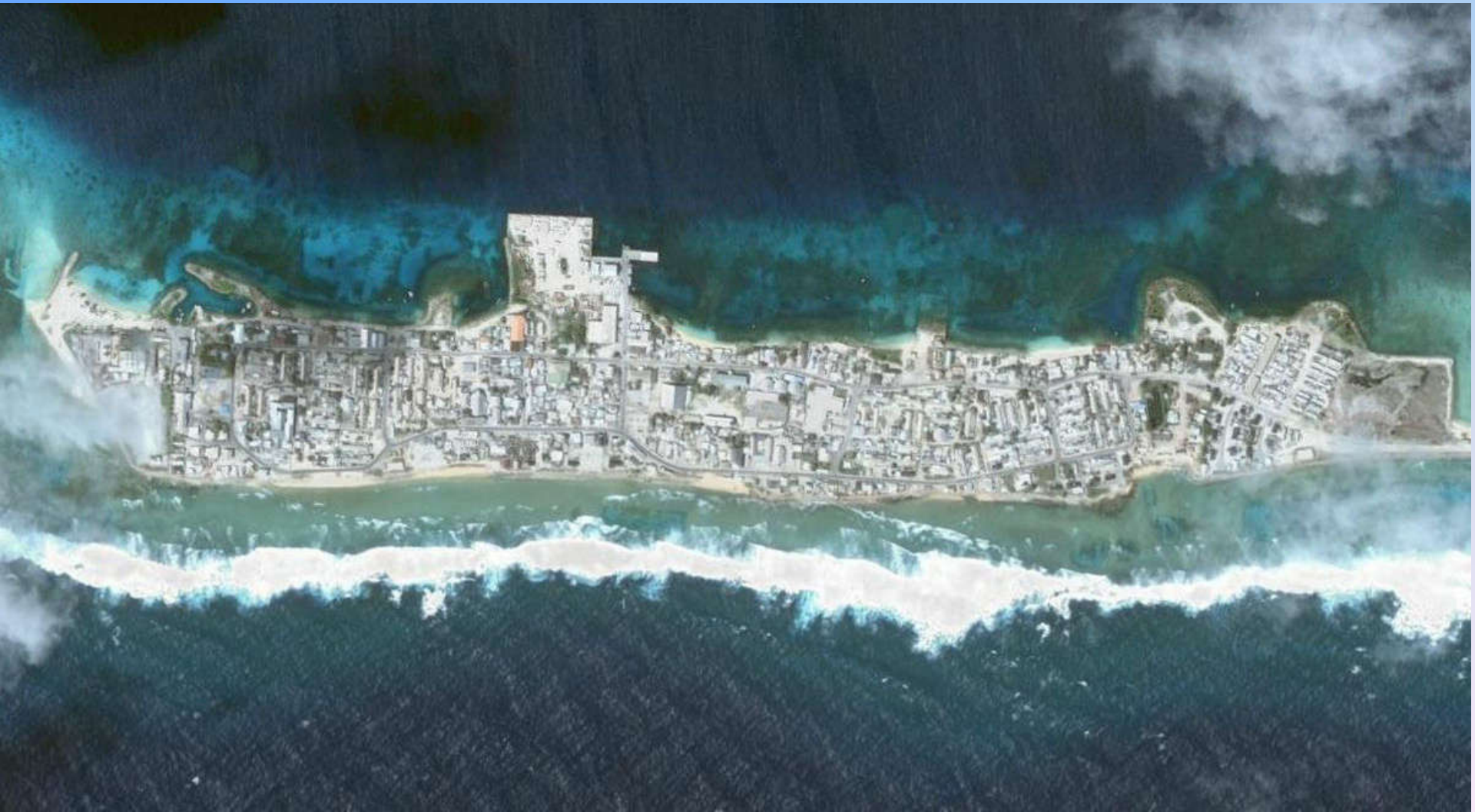
Les conséquences de la croissance des villes en Océanie intertropicale

- Trop rapide la croissance des villes est mal maîtrisée et les infrastructures de transport, de traitements des eaux usées ou des déchets solides ne suivent pas. Les villes et leur littoral sont généralement pollués. Les problèmes de circulation se généralisent sur les îles à forte motorisation.
- Sur les îles hautes, les terrassements mal pensés et non réglementés ainsi que l'imperméabilisation des sols engendrent une accélération du ruissellement et l'augmentation de son potentiel érosif.
- Sur les atolls, l'accumulation des déchets solides sur les rivages la contamination des eaux lagunaires par les latrines et les eaux usées, la pollution de la lentille d'eau douce sont les conséquences d'une croissance démographique effrénée. La population des motu urbanisés du sud de l'atoll de Tarawa (Kiribati) est passée de 2000 habitants en 1950 à plus de 35000 habitants aujourd'hui.

L'exemple d'Ebeye, Iles Marshall

- A Ebeye (Iles Marshall), une agglomération résultant du regroupement forcé de la population de l'atoll Kwajalein, en raison de l'utilisation de l'immense atoll par le département de la défense des Etats-Unis on est passé de 16 habitants en 1935 à 100000 aujourd'hui.
- L'entassement extrême de la population et les conditions de vie difficiles font d'Ebeye le bidonville du Pacifique. Les conditions d'hygiène déplorables ont des conséquences néfastes : épidémie de poliomyélite en 1962, épidémies de gastroentérites fréquentes, contamination permanentes de l'eau.
- Ce tableau catastrophique n'est cependant pas une fatalité, comme le montre Honolulu dont l'environnement urbain s'est amélioré ces dernières années.

Ebeye, Iles Marshall



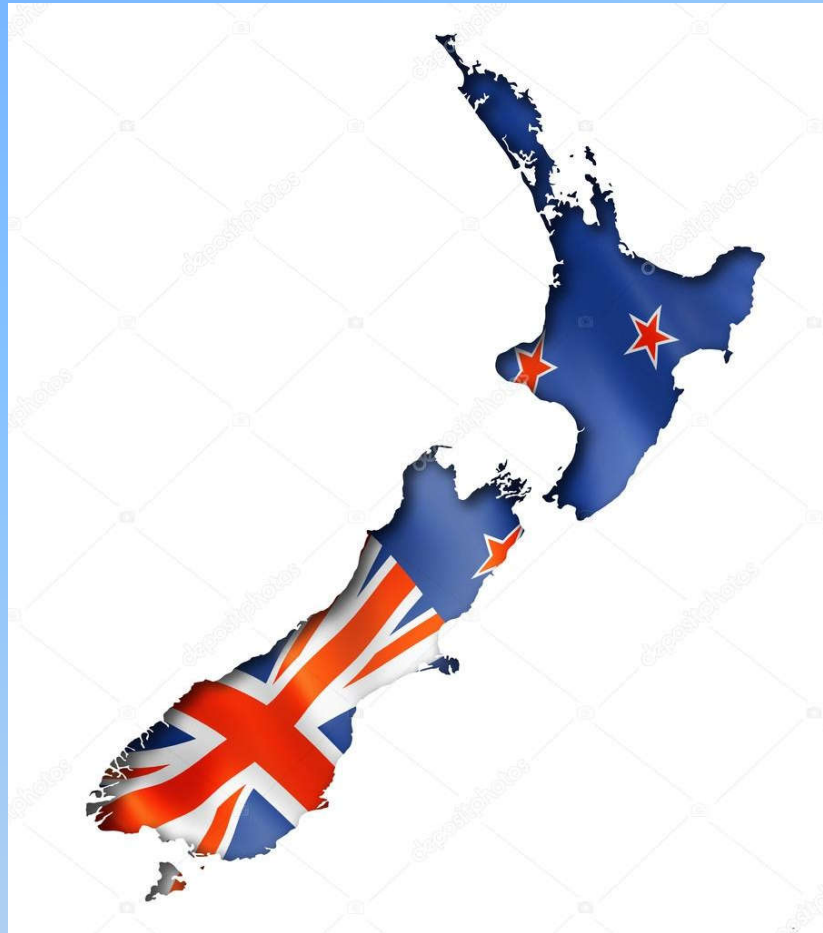
Ebeye, Iles Marshall



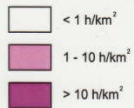
III) Des villes macrocéphales

- En géographie, le concept de **macrocéphalie** s'applique de façon figurée à la configuration d'un espace largement dominé par un pôle, d'une ville concentrant population, activités et fonctions au point de freiner voire d'empêcher l'affirmation de pôles secondaires.
- Les villes phares océaniques comme au Canada ou aux Etats-Unis ne sont pas les capitales comme Sydney et Melbourne en Australie, Auckland en Nouvelle-Zélande. Elles abritent plus de sièges sociaux d'entreprises que les capitales. Auckland en NZ vole même à Wellington certaines représentations diplomatiques, notamment *les high commissions* ou consulats des petits pays océaniques.

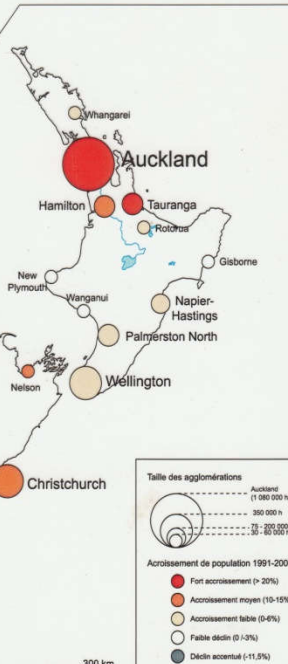
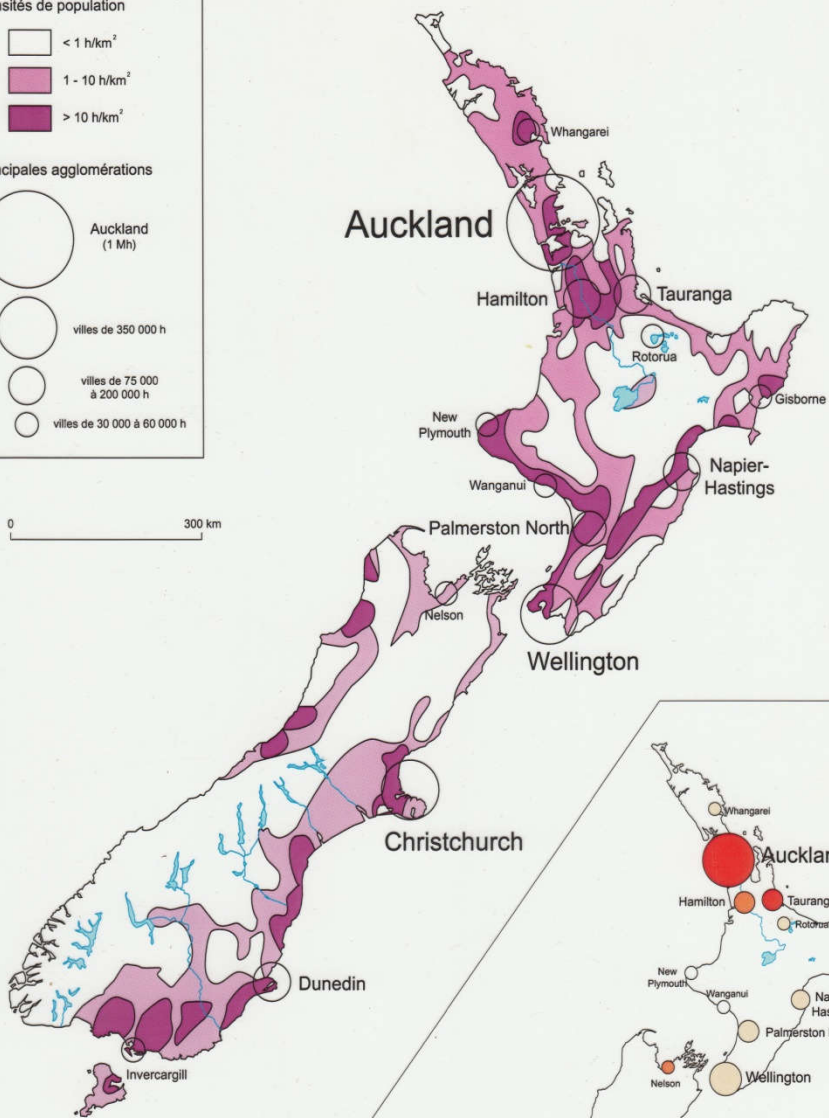
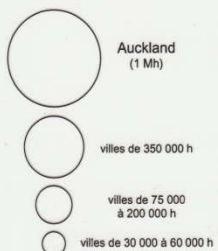
A) Les villes néo-zélandaises



Densités de population



Principales agglomérations



Populations des villes néo zélandaises

Rang ▲	Unité urbaine ◆	Population ◆	Superficie (km ²) ◆	Densité (hab./km ²) ◆
1	Auckland	1 313 200	1 086	1 209,2
2	Christchurch	382 200	608	628,6
3	Wellington	381 900	444	860,1
4	Hamilton	166 100	877	189,4
5	Tauranga	116 000	178	651,7
6	Dunedin	114 900	255	450,6
7	Palmerston North	79 800	178	448,3
8	Hastings	64 700	235	275,3
9	Nelson	58 700	146	402,1
10	Napier	57 900	140	413,6
11	Rotorua	55 600	89	624,7
12	New Plymouth	51 300	112	458,0
13	Whangarei	51 100	133	384,2
14	Invercargill	48 000	123	390,2
15	Wanganui	39 700	105	378,1
16	Gisborne	33 700	85	396,5

Auckland



1) Auckland : une ville macrocéphale au sein de la Nouvelle-Zélande

- **Auckland** est située sur et autour d'un isthme, reliant la Péninsule de Northland au reste de l'île du Nord, large de moins de deux kilomètres à son point le plus étroit.
Cet isthme formant la zone urbaine centrale, est entouré de deux ports naturels : le port de Waitemata au nord, qui s'ouvre à l'Est sur le golfe de Hauraki, et le port de Manukau au sud, qui s'ouvre à l'Ouest sur la mer de Tasman. C'est l'une des rares villes au monde à avoir deux ports sur deux aussi importantes étendues d'eau, et la ville est marquée par cette particularité.
- Des ponts enjambent plusieurs parties des deux ports, notamment l'*Auckland Harbour Bridge* croisant le port de Waitemata à l'Ouest de l'*Auckland Central Business District* (CBD).

L'isthme d'Auckland



Le Harbour Bridge d'Auckland



Auckland

- **Auckland** en Nouvelle-Zélande est une agglomération macrocéphale qui éclipse de façon définitive les 2 autres métropoles du pays : Wellington et Christchurch.
- Occupant un rôle modeste au plan mondial, elle n'en est pas moins imposante à l'échelle du pays. Avec plus d' 1 M d'habitants elle regroupe 25 % de la population du pays. Ses rivales sont loin derrière.
- La plus grande partie des entreprises multinationales ont un bureau à Auckland, celle-ci étant vue comme la capitale économique de la Nouvelle-Zélande. Les bureaux les plus chers sont au centre-ville, autour de Queen Street et du Viaduct Basin. Ils comptent pour une part importante de l'économie du centre-ville. Une grande partie des entreprises plus techniques et de main-d'œuvre sont situées dans les zones industrielles du sud de la ville. La "skyline" d'Auckland comporte une quinzaine de gratte-ciels.



Indice MERCER, qualité de la vie

Classement 2017	Ville	Pays
1	Vienne	Autriche
2	Zurich	Suisse
3	Auckland	Nouvelle-Zélande
4	Munich	Allemagne
5	Vancouver	Canada
6	Düsseldorf	Allemagne
7	Francfort	Allemagne
8	Genève	Suisse
9	Copenhague	Danemark
10	Bale	Suisse

Wellington



2) Wellington, capitale politique de la Nouvelle-Zélande

- **Wellington** est la capitale de la Nouvelle-Zélande depuis 1865 et la troisième ville la plus peuplée de Nouvelle-Zélande : 380 000 habitants
- Située à l'extrême Sud de l'île du Nord balayée en permanence par des vents puissants *les westerlies* la capitale occupe toute la partie ouest du golfe de Port Nicholson. La situation centrale de la ville a été largement desservie par un site mal protégé des vents d'ouest et des vagues de froid du Sud.
- Les principales institutions financières néo-zélandaises sont réparties entre Wellington et Auckland, et certaines organisations ont des bureaux dans les deux villes. Wellington est en revanche le centre politique de la Nouvelle-Zélande, le siège du parlement, des ministères et des départements d'État. L'aile exécutive du Parlement est surnommée la *Behive*, la Ruche en raison de son architecture particulière.
- Wellington mérite son nom de capitale de l'ennui : un ennui qui secrète une armée de fonctionnaires peuplant les quartiers des ministères.



Wellington

- La capitale ignore les activités de production si ce n'est dans la basse vallée de la Hutt, sur la rive gauche du port de Nicholson.
- Wellington fait preuve d'un dynamisme culturel qui lui a permis de mieux résister à la boulimie d' Auckland.
- Wellington est surtout un foyer culturel : elle se distingue par une concentration importante de théâtres, de cafés culture et une vie nocturne plus intense que dans des villes d'une taille similaire. La capitale est l'un des cœurs de la production cinématographique et théâtrale du pays. Elle se place au rang de deuxième ville du pays, après Auckland en nombre d'entreprises impliquées dans le secteur de l'audiovisuel (un tiers des entreprises). Wellington accueille aussi les studios WETA de Peter Jackson à l'origine de films mondialement connus tels que Le Seigneur des Anneaux et King Kong.
- Te Papa Tongarewa (le musée national de la Nouvelle-Zélande), l'Orchestre symphonique de Nouvelle-Zélande, et la biennale internationale des arts néo-zélandais sont installés à Wellington.

Un réseau urbain marqué par la faiblesse des villes moyennes

- En Nouvelle Zélande le macrocéphalisme occulte la présence de villes moyennes et petites.
- Cependant les villes moyennes proposent aux habitants du voisinage une gamme de services administratifs et commerciaux de qualité.
- Il faut distinguer plusieurs types de villes
- Les villes en pleine expansion, celles situées dans l'orbite d'Auckland et qui l'accompagnent dans son dynamisme économique et démographique. **Hamilton** dont l'université de Waikato est réputée, **Whangarei** centre de raffinage et avant-port d'Auckland, **Tauranga** ville littorale à moins de 100km d'Auckland, **Rotorua** au cœur de l'île du Nord et du pays maori traditionnel centre touristique réputé, **New Plymouth** capitale des hydrocarbures mais également centre du Taranaki, riche région agricole.

Rotorua

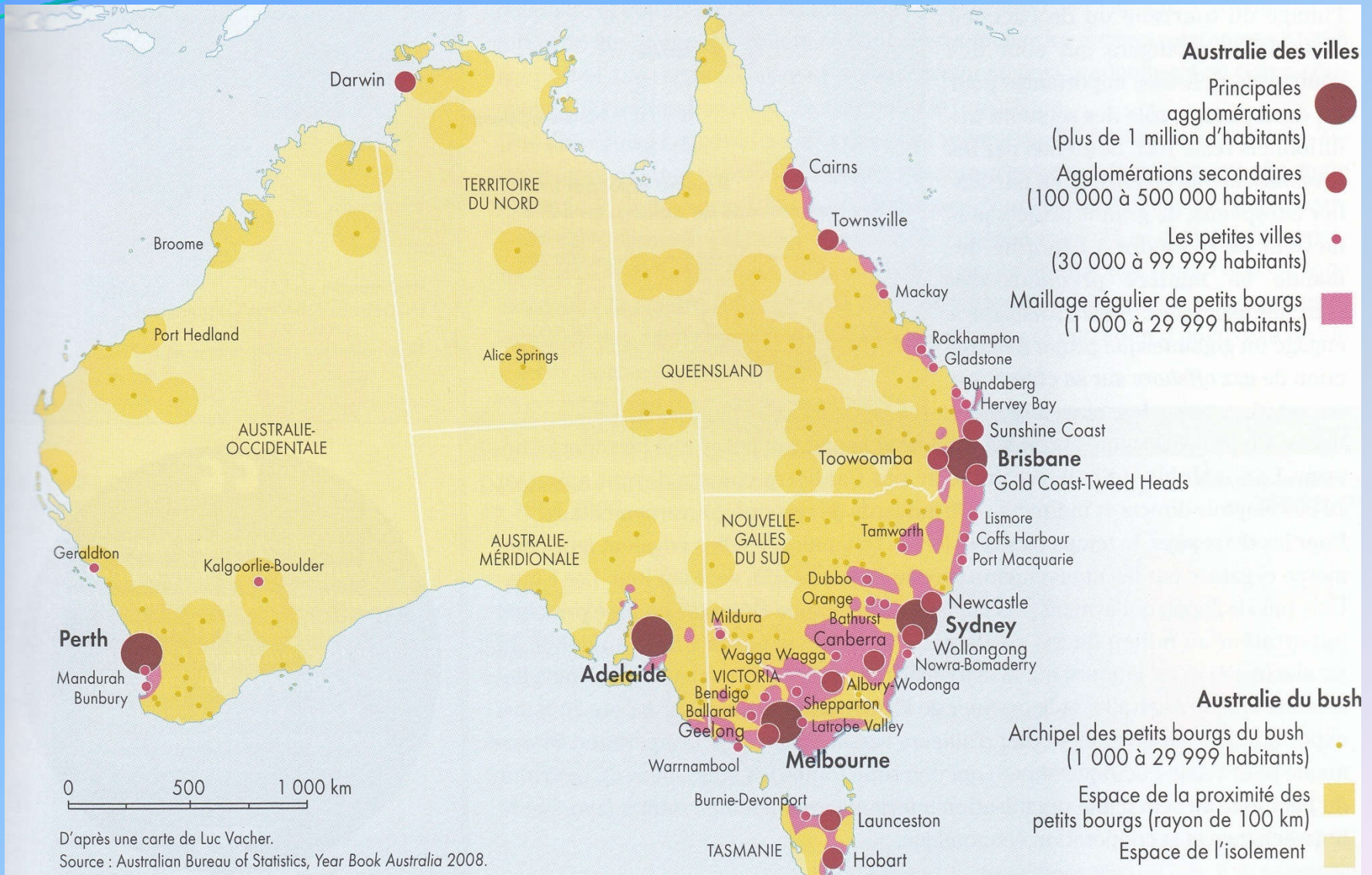


Un réseau urbain marqué par la faiblesse des villes moyennes

- Un second groupe de villes apparaît comme figé : **Napier et Hastings** dans le creux de Hawke Bay dans l'Est de l'Île du Nord, au cœur de vergers et de vignobles, tout comme **Nelson** dans l'île Sud.
- Les villes moyennes en difficulté et qui ne conservent plus que les apparences d'une prospérité passée : **Wanganui** et **Gisborne** à fort peuplement maori. **Timaru et Invercagill** souffrent de l'isolement qui frappe l'île Sud.
-

B) Les villes australiennes





Sydney



1) Sydney : une ville macrocéphale au sein de l' Australie

- **Sydney** est fondée en 1788 à Sydney Cove (à l'emplacement actuel de Circular Quay) par le capitaine Arthur Phillip, commandant de la première flotte venant de Grande-Bretagne, pour en faire une colonie pénitentiaire.
- La découverte de gisements d'or dans l'État voisin du Victoria au début de la seconde moitié du XIX^e siècle entraîne le développement de la ville. En 1920, Sydney compte plus d'un million d'habitants et s'étend bien au-delà de la baie de Port Jackson, son site initial. Pendant la Seconde Guerre mondiale, la ville sert de base pour les forces aériennes et navales alliées.
- La ville compte aujourd'hui 4,5 millions d'habitants et son extension spatiale est impressionnante.

Situation géographique de Sydney

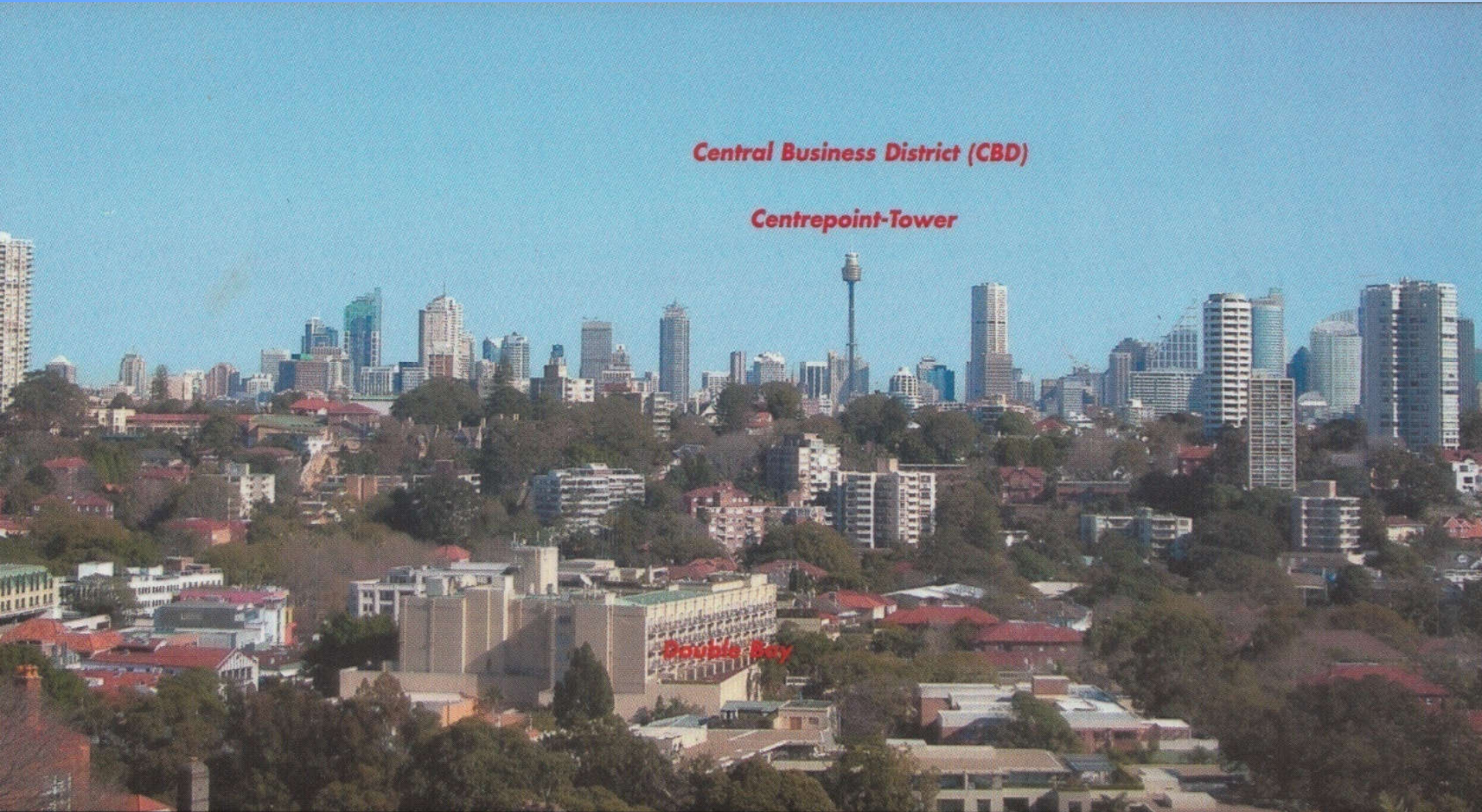
- **Site** : la ville a été construite au fond d'une anse dans le sud de la baie de Port-Jackson. Elle est la capitale de la Nouvelle-Galles du Sud. La ville est entre deux estuaires celui de Parramatta qui débouche sur Port-Jackson et celui de la rivière George qui débouche sur Botany Bay.
- **Situation** : sur la côte orientale du continent australien ce qui permet de bénéficier d'un climat clément avec des hivers guère rigoureux.
- A l'est se sont les plages de l'océan vers Bondi et à l'ouest l'ouverture sur les Montagnes Bleues. Sydney donne l'impression d'une ville bâtie sur l'eau, jamais lointaine.
- De nombreux parcs et espaces verts contribuent au développement d'une bonne qualité de vie, renforcé par les indentations de la côte qui ménagent de nombreuses baies accueillantes pour la plaisance ou la baignade (Manly, Bondi).

Image satellite de Sydney et de ses banlieues environnantes. L'image montre comment les zones bâties (en rose) ont été contraintes par la présence de parcs nationaux au nord et au sud, et les Montagnes Bleues à l'ouest



- Durant la seconde moitié du XX^e siècle, Sydney devient peu à peu le cœur économique de l'Australie et le principal centre financier de l'Océanie.
- Le centre d'affaires de Sydney (*CBD*, plus familièrement appelé « *The City* » par les habitants) accueillent ainsi de nombreux gratte-ciels — la World Tower et la Sydney Tower notamment — et sièges sociaux d'entreprises.
- Les installations portuaires implantées sur la baie de Port Jackson et complétées par celle de Botany Bay en font le premier port d'Australie pour la valeur des marchandises exportées : la laine (Sydney premier port lainier du monde), la viande et le blé.

Sydney : vue générale du CBD



Central Business District (CBD)

Centrepoint-Tower

Double Bay

Sydney : vue générale du CBD

- Cette vue a été prise vers l'Ouest, depuis Bellevue Hill à Double Bay.
- **Premier plan** : on distingue le quartier de Double Bay qui ouvre sur Sydney-Harbour. Double Bay est un quartier aisé de l'Est de Sydney avec ses immeubles de standing et ses villas cossues, ses commerces de proximité (boutiques de luxe) et ses équipements touristiques et hôteliers . Relié au CBD par la route, mais aussi par la voie maritime avec des ferries qui conduisent les usagers au terminal de Circular Quay, porte d'accès à la City.
- **Second plan** : apparaissent les silhouettes des immeubles résidentiels sur les collines de *Edgecliff* à gauche et de *Darling Point* à droite.

Sydney : vue générale du CBD

- **A l'arrière plan** : la ligne des gratte-ciel du CBD de Sydney barre l'horizon. Elle est dominée par les 300 m de la ***Sky tower*** (AMP Centrepoint tower), troisième icône de la ville après le pont et l'opéra. Pôle d'attraction touristique.
- Parmi les autres gratte-ciel on repère ***Chifley Tower*** construit en 1992 (224 m et 50 étages), ***Citygroup centre*** (2000, 243 m et 50 étages), ***Deutsche Bank*** (2005, 240 m et 39 étages), ***World Tower*** (2004, 230 m et 73 étages), ***MLC Centre*** (1977, 228 m et 60étages). Beaucoup de ces immeubles ont été construits récemment ce qui montre la vitalité de la ville.
- Ils se partagent en **des activités commerciales et de bureaux** : ces activités relèvent de grands groupes internationaux et font de la ville une grande métropole internationale.
- Autres activités relèvent d'**une fonction résidentielle importante** : habitat permanent ou appart-hôtels.

Le CBD de Sydney





Dover Heights

Bondi Junction

Kings Cross

Ligne de train urbain

Barlinghurst

William Street

Sydney : les quartiers Est

- Cette photo a été prise vers l'Est depuis la tour de Sydney (AMP Centre Point Tower).
- **Premier plan** : la cathédrale St-Marie. A sa droite se trouve le parc Cook and Philip, un complexe sportif souterrain avec piscine. A l'arrière de la cathédrale apparaît une partie du parc de Domain qui s'étend vers la gauche jusqu'aux jardins botaniques de Sydney. Sur la gauche un bloc d'immeubles longe William Street.
- **Second plan** : de la gauche vers la droite, on repère les quartiers résidentiels de Potts Point et de Woollomooloo et dans leur prolongement les quartiers résidentiels aisés de Rose Bay, Double Bay et Elisabeth Bay. Les quartiers très animés jour et nuit de Kings Cross « le Pigalle de Sydney » et de Darlinghurst dominés par le gratte ciel résidentiel Horizon (144 m de haut). A droite de la tour, les bâtiments du nouvel hôpital St-Vincent.

Sydney : les quartiers Est

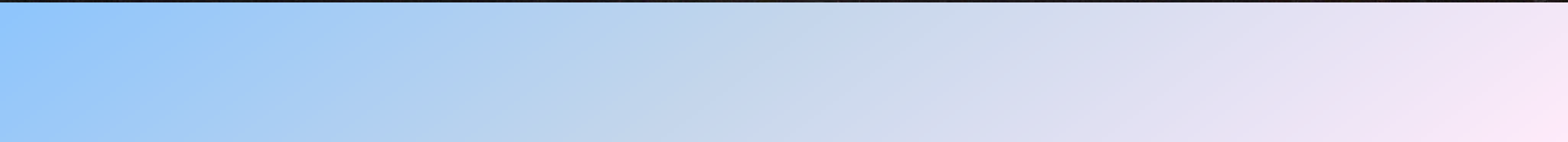
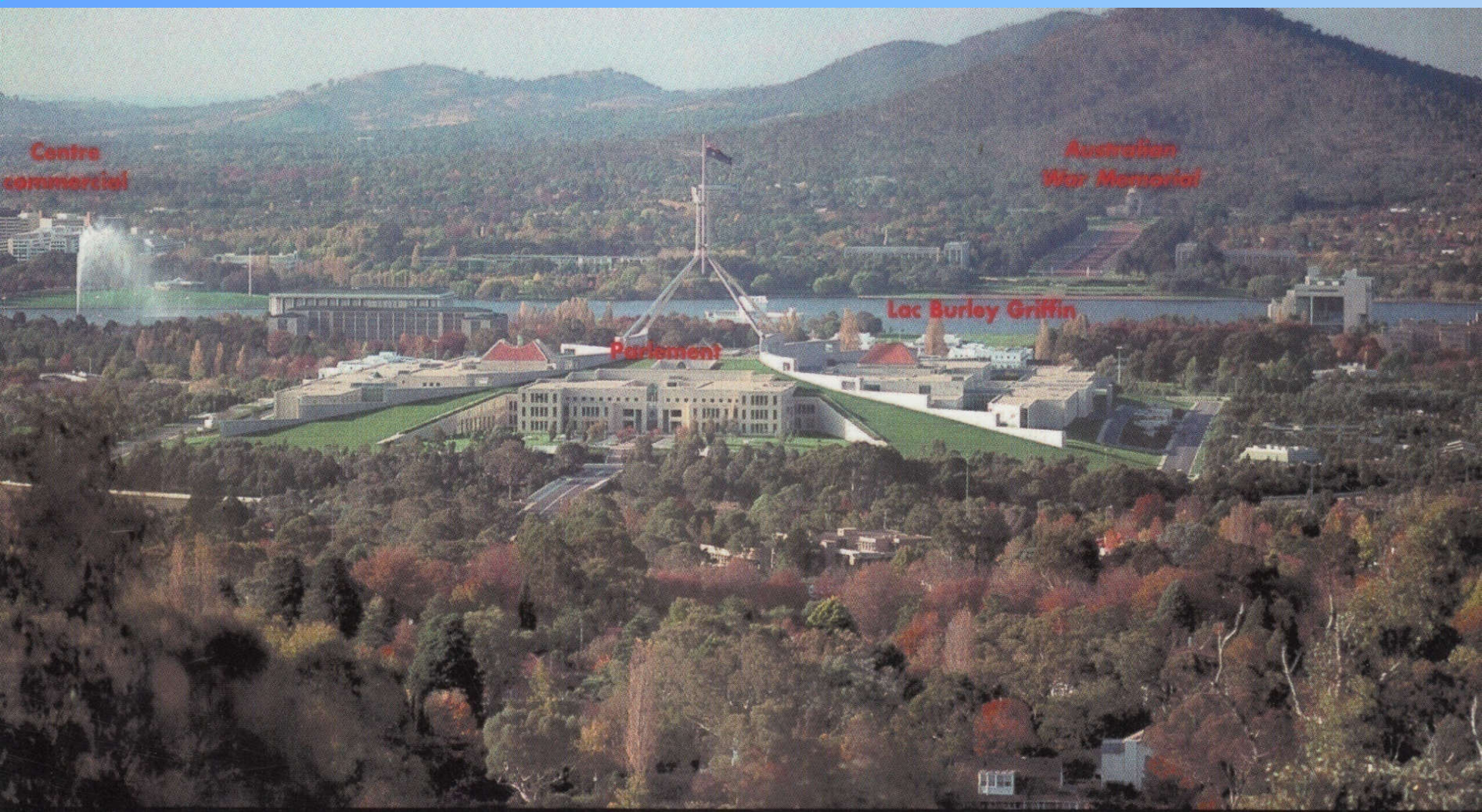
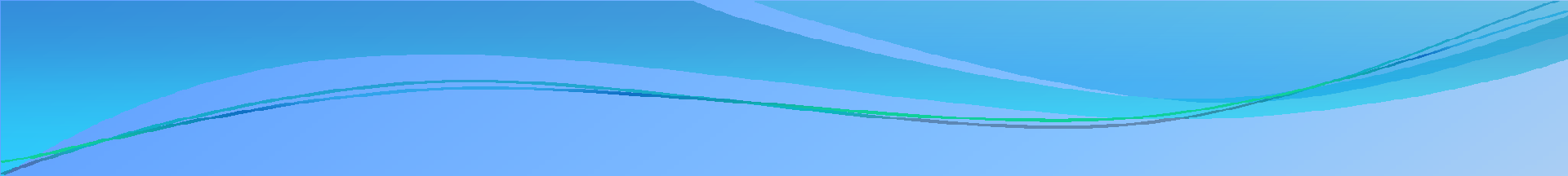
- **A l'arrière plan** : sur les hauteurs dominant les plages et l'océan Pacifique s'étendent les quartiers résidentiels de **Dover Heights** et **Bondi Beach** célèbre pour son surf ou alternent pavillons et petits immeubles collectifs. Tout au fond à droite dans la perspective de l'horizon le quartier de **Bondi Junction** exerce des fonctions multiples : carrefour de communications pour les quartiers de l'Est et du Sud (terminal de la voie ferrée urbaine, gare d'autobus, relais hertzien) et important centre d'affaires et commercial (professions libérales et enseignes Westfield et David Jones).

Canberra



2) Canberra, une volonté de rééquilibrage

- Lorsque que le Commonwealth naquit en 1901, le problème du choix de la capitale nationale opposa les villes de Sydney et Melbourne.
- On se résolut à créer une ville ex nihilo dans un lieu un peu neutre à mi distance entre les 2 rivales.
- 1908 : on décide d'ériger la nouvelle capitale dans les plaines et les collines de Canberra nom aborigène prédestiné signifiant « lieu de rencontre ».
- Handicap de Canberra : la ville est enclavée dans l'Etat de la Nouvelle-Galles-Du-Sud, sur les hautes terres un peu à l'écart de l'axe de circulation majeur qui relie Sydney à Melbourne.
- 1927 : le parlement inauguré. La ville compte alors à peine plus de 8000 habitants dont 3000 ouvriers employés à la construire.
- L'essor réel commence après 1945 avec le transfert des grands ministères venus de Melbourne.
- Il faudra attendre les années 60 pour que la ville prenne les allures de capitale et fonctionne comme telle.
- 1988 : inauguration d'un nouveau Parlement.
- En 1961 : 56000 habitants, 1981 : 219000 habitants, 1993 : 320000 et 375 000 en 2012.



Canberra

- Sur la photographie on distingue au premier plan : **Capital Hill** et le **nouveau parlement**, chapeauté de quatre piliers qui se rejoignent pour supporter un immense drapeau australien. La ville compte de nombreux bâtiments administratifs dont l'ancien parlement et les ministères situés aux pieds de Capital Hill.
- La National Library et la National Gallery sont visibles au bord du lac.
- **Le lac Burley Griffin** est un lac artificiel qui fait partie des espaces d'agrément. Il est animé par un jet d'eau.
- A l'arrière plan : à gauche sur la photo apparaît une partie de **la city**, et à droite **l'ANZAC Parade** qui part de **l'Australian War Memorial** pour redescendre vers le lac Burley Griffin.

Canberra: les critiques

- Suite à la création de Canberra, Les sarcasmes pleuvent :
- Les intellectuels font remarquer Canberra n'est pas une ville « mais des faubourgs à la recherche d'une ville ».
- Le grand hebdomadaire australien de Sydney **The Bulletin** demanda à ses lecteurs quelles étaient les grandes erreurs commises par l'Australie au cours de ses 200 ans d'existence et ils désignèrent la création de Canberra bien avant l'introduction des lapins.
- Pour les agriculteurs, éleveurs cette création coûte cher et ils se plaignent que l'on ait gâché pour le plaisir « des politiques » des bons pâturages à moutons.
- En 1988, suite à l'inauguration du nouveau Parlement, les Aborigènes firent remarquer qu'on violait un site sacré où leurs ancêtres avaient coutume de se réunir.

Canberra: la cité jardin

- CEPENDANT :
- Jamais une ville n'a autant cherché à respecter un milieu physique et à lui laisser « son aspect naturel ». Les constructions sont interdites sur les multiples collines qui agrémentent le site.
- Le tracé des rues, qui ne doit rien au plan en damier, juxtapose des modèles radioconcentriques, plutôt d'inspiration américaine.
- La ville fut planifiée pour faciliter la circulation automobile.
- La vie quotidienne est allégée de beaucoup de tracas des grandes métropoles même si la ville peu paraître froide et ennuyeuse surtout pour les étudiants.
- Le choix géographique de Canberra a eu aussi pour effet d'ancrer davantage la nation dans le cœur historique du Sud-est, au centre même de l'écoumène australien.

Australie : des paysages urbains à l'américaine

- Plusieurs quartiers à distinguer

1) Le centre des affaires, le CBD

Gratte ciel des sociétés, hôtels

2) Les banlieues pavillonnaires

Maisons individuelles.

Le journaliste australien Donald HORNE a affirmé que l'Australie est la première société suburbaine du monde

En Australie, les citadins suburbains réaménagent les banlieues avec une maison grande bien à soi, de type *homestead* sur le modèle du « *gentlemen farmer* ».

Aujourd'hui l'urbanisme recherche la diversité : les toits de tuiles ont remplacé la tôle. Les maisons à véranda se sont embellies et les types d'architecture varient au gré de chacun. 84 % des maisons australiennes sont de plain-pied, isolées au milieu de leur terrain. Elles sont équipées d'une piscine individuelle et d'un barbecue.

Une banlieue australienne



Les immenses banlieues australiennes apparaissent comme « un rêve suburbain » des classes moyennes dans un environnement libéral, un rêve démocratisé et d'autant plus répandu que plus de deux tiers des ménages australiens possèdent leur logement ou sont entrain de l'acheter par traites.

- Il en résulte des espaces urbanisés quasiment sans fin. Sydney s'étale sur 60 km du Nord au Sud le long de la côte et sur 80 km vers l'intérieur avec de longues digitations en direction des Blue Mountains.
- Melbourne est aussi étendu s'étirant sur 60 km autour de la baie de Port Philip et sur 45 km d'Est en Ouest.

- Jusqu'au milieu du XIX siècle, les classes aisées habitaient le centre ville , les ouvriers et les immigrants récents les faubourgs ou les quartiers situés près du port, tandis que les Aborigènes fuyaient vers le *bush*.
- Le développement des transports individuels a permis une redistribution de l'espace social. Les riches ont assez vite abandonné les quartiers centraux aux affaires et aux commerces.
- Leurs abords ont attiré les émigrants récents qui en firent des quartiers ethniques parfois des îlots de pauvreté.
- Le départ des classes aisées s'est fait vers « les résidences vertes » des banlieues lointaines, tandis que les classes moyennes en plein développement colonisaient les couronnes suburbaines intermédiaires.

- On assiste aujourd'hui à la naissance d'une dynamique sociale qui pour des raisons complexes tend à inverser ce mouvement.
- Dans les quartiers centraux des grandes métropoles, les prix des loyers et des surfaces bâties se sont considérablement élevés, attirant à nouveau les classes aisées qui vont vers la city. Elles restaurent et ré embourgeoisent les vieux quartiers délaissés.
- Ce phénomène de gentrification croise le mouvement centrifuge des entreprises à la recherche d'espace et des classes moyennes qui continuent à rechercher les faubourgs en extension, où les loyers et les prix du sol restent abordables.
- Les émigrants les plus récents, chassés du centre, sont eux aussi relégués dans les banlieues périphériques les plus lointaines où ils auront la chance de trouver les terrains les moins chers et les emplois offerts par les nouvelles entreprises qui viennent s'y fixer.

La difficile survie des petites villes australiennes

Les bourgs du bush languissent : ils forment des centres de services, sans industries.

Parfois, il s'agit de simples bourgs agricoles où le magasin « central store » et le pub multiservice sont les seuls lieux d'une vie sociale moribonde.

- **Les villes aborigènes** comme Fitzroy Crossing avec un quartier blanc aux bâtiments épars qui assume des fonctions résidentielles, commerciales, administratives et religieuses. Un peu plus loin se dispersent des « quartiers campements » nucléaires plus ou moins délabrés, où les Aborigènes sont regroupés.
- **Alice Springs** autrefois bâtie sur le modèle ségrégatif s'est découverte une nouvelle activité avec le développement du tourisme.

Australie : les problèmes urbains

1) Les contraintes d'accès aux centres des villes australiennes

- Le tissu spatial des villes australiennes est tellement distendu que les contraintes d'accès au centre deviennent de plus en plus lourdes et coûteuses.
- Ceci a des conséquences : les espaces de résidences et de travail tendent à se constituer en noyaux autonomes et les agglomérations urbaines se désintègrent non pas en quartiers mais en structures multipolaires.
- Cette évolution sociale accentue la différenciation spatiale. Les grandes banlieues s'intègrent mal à la métropole et deviennent des espaces de services, de marché, de logements de travail pratiquement indépendants.

Australie : les problèmes urbains

2) Les tensions sociales

- Problème des aborigènes, désaxés dans le monde urbain.
- Crainte d'une invasion asiatique, d'une perte d'identité de la population résidante.

Aborigènes sur les quais de Sydney



Quartier chinois à Sydney



C) Les villes françaises en Océanie



Paysages urbains : Nouméa, Papeete

- Comme dans beaucoup d'autres régions du monde la ville a pris une importance croissante dans la France d'outre-mer. A la différence de la métropole, la croissance urbaine a été plus tardive et plus brutale la rapprochant des dynamiques à l'œuvre dans les pays du Sud tout en étant mieux encadrée par les pouvoirs publics.
- Le relief accidenté de certaines îles comme à Papeete ou la fragmentation insulaire comme à Nouméa occasionnent de puissants contrastes entre l'espace urbanisé et ses marges.
- Il existe une profonde unité entre les deux villes ultramarines par leurs dominations, leurs dynamiques, la récurrence de leurs formes et de leurs problèmes.

La périurbanisation

- Le développement de l'habitat pavillonnaire de façon spectaculaire s'explique par l'élévation du niveau de vie, l'amélioration des réseaux routiers, la motorisation des ménages. Les premiers quartiers de ce type étaient destinés à des populations aisées. Les lots étaient vastes et situés près des centres-villes, de préférence en hauteur pour bénéficier d'un climat plus ventilé. On trouve de belles villas dans les lotissements dominants à Papeete ou Punaauia (Lotus, Vetea, Pic Rouge). Par la suite ce type de logements s'est diffusé spatialement et socialement. Les classes moyennes ont adopté la maison individuelle, toujours plus éloigné du centre-ville en raison des prix de l'immobilier.



Vue de Papeete



Vue du Grand Nouméa.



Légende :

A :

B : banlieue

C :

D :

Vue aérienne Dumbéa-sur-mer



- L'importance des relations avec la métropole a engendré dans chaque collectivité ultramarine une polarisation très forte et sans cesse croissante du chef-lieu sur le territoire sous son autorité.
- La pop est de plus en plus concentrée dans ces « capitales » d'outre-mer qui écrase les réseaux urbains. Les agglomérations de Nouméa et de Papeete rassemblent plus d'un Ultramarin sur 3 contre un sur 6 dans les années 30.
- A un niveau plus fin cette suprématie est plus éclatante, avec le Grand Nouméa regroupant près des deux tiers des Néo-calédonien, l'agglomération de Papeete autour de la moitié des Polynésiens.
- Cependant il est nécessaire de rappeler les limites d'une analyse de l'urbanisation à partir de la maille communale.
-
- Commentaire doc projeté évolution de la part des agglomérations de Nouméa et de Papeete (295 km²). En conséquence, hors agglo Papara a connu une croissance très forte, passant de 3500 ha en 1977 à 10800 en 2007, de même que Teva I Uta de 3200 ha à 6800 ha ou Tiarapu-Est de 4400 ha à 11800 ha. Progressivement c'est l'ensemble de la frange côtière tahitienne qui se périurbanise.
-

III Les problèmes des villes

Les quartiers en grande difficulté : les squatts à Nouméa.

- Nouméa et Papeete n'échappent pas à la règle de capitale ultramarine ségréguée car elles sont le reflet de sociétés inégalitaires. Aux quartiers aisés que l'on trouve notamment en proche périphérie par exemple la baie des Citrons, l'anse Vata ou val Plaisance à Nouméa ou dans les secteurs touristique-résidentiels s'opposent des quartiers très favorisés concentrant une pop souvent sans emploi.
- A Papeete ce sont les émigrés des îles qui peuplent fréquemment ces taudis qu'on appelle parfois du nom de leur île d'origine (quartier Tubuai, quartier Rurutu).
- La misère, la délinquance, la drogue, l'alcoolisme, les sévices à l'égard des femmes et des enfants frappent particulièrement ces zones défavorisées.
-

Circulation sur la RDO à Tahiti



Les problèmes de circulation

- Les embouteillages constituent désormais le quotidien des ha de Nouméa et de Papeete bien que des points noirs soient régulièrement effacés par la réalisation de contournements, d'élargissements ou de voies rapides, telle la voie de dégagement à péage, inaugurée en 2000 et reliant Nouméa au Mont-Dore.
- Les embouteillages ne se forment qu'aux heures de pointe du matin et en fin d'après-midi. Des modifications des comportements des usagers ont pu apparaître telle une adaptation des horaires pour éviter les heures de pointe.
- Le transport collectif de passagers fait partie parfois du transport local comme à Tahiti avec ces célèbres trucks, des camions surmontés d'une cabine en bois équipée de bancs installés dans le sens de la longueur, où les passagers sont alignés face à face, svt dans une musique assourdissante. En dehors des gares routières de Papeete, le truck dans ses parcours intra ou interurbains s'arrête à la demande, et il n'y a aucun arrêt matérialisé par un panneau ou un abribus. Une dizaine de petite entreprise sont titulaires d'une licence d'exploitation. Ce n'est que depuis qq années que circulent des bus modernes et climatisés sur l'axe Papeete -Taravao par la côte ouest. Le truck est aujourd'hui en voie de disparition, le ramassage scolaire est désormais assuré par les célèbres bus jaunes nord-américains.

