

## THEME 1

La métropolisation : un processus mondial différencié

### **Des métropoles inégales et en mutation**

#### **Introduction**

La métropolisation contribue à redéfinir et recomposer la ville elle-même. Cette ville connaît un double mouvement de concentration des population et des activités et, dans le même temps, d'étalement, intégrant peu à peu les espaces environnants. Les fonctions de commandement se localisent dans des quartiers spécifiques qui « symbolisent » le processus de métropolisation. Les métropoles constituent donc des pôles de puissance mais elles n'en sont pas moins touchées par des fragilités internes. Au sein même des aires métropolitaines les inégalités socio-spatiales sont fortes et tendent à s'accroître. De plus l'étalement urbain combiné à l'émergence de nouveaux centres fonctionnels contribuent à recomposer les espaces intra-métropolitains.

**Dans quelle mesure la transformation des métropoles et leur mise en concurrence conduisent-elles à une fragmentation de ces espaces ?**

#### **1. Des transformations causées par la concentration des hommes et des activités**

##### **1.1. Les espaces centraux : vitrines des métropoles**

► Doc p.48-49, *Les quartiers d'affaires des grandes métropoles*

Vitrines des métropole, les quartiers d'affaires regroupent les institutions économiques et financières et sont généralement situés dans le centre-ville. Ils se distinguent des autres quartiers par la forte densité de bureaux, de sièges sociaux et de services aux entreprises. Il se démarquent également dans le paysage avec leur architecture fondé sur le modèle américain du CBD (Central Business District) : des forêts de gratte-ciel, symboles de modernité, de puissance et d'intégration dans la mondialisation, y sont construites. Cela se fait parfois au prix de la destruction de quartiers entiers comme ce fut le cas à Moscou pour la construction de son nouveau CBD Moskva-City, à 4km du centre historique.

Les centres anciens sont aussi transformés pour renforcer leur attractivité. Des quartiers vétustes, parfois des bidonvilles, sont détruits lors d'opérations de rénovation urbaine. Londres, Baltimore ou Philadelphie ou bien encore Lagos (Nigeria) se lancent dans la reconquête des fronts d'eau (les bords de rivières ou de mer.) Les friches portuaires, ferroviaires ou industrielles sont aussi réhabilitées, tous comme les quartiers riches en patrimoine historique, susceptibles d'attirer les touristes : piétonisation, végétalisation, amélioration de l'accessibilité, animation (festivals...).

## 1.2. Une ségrégation socio-spatiale toujours plus forte

- ▶ Dossier du manuel sur *Mumbai : une métropole fragmentée*
- ▶ Doc. p. 50-51, *Métropoles, métropolisation et pauvreté*

### ÉTUDE DE CAS

#### **Londres, ville d'inégalités**

- ▶ Deuxième partie de l'étude de cas du cours en anglais (*London, an unequal city*), documents, réponses aux questions et croquis.
- ▶ Dossier du manuel *Londres : une métropole de rang mondial* (partie C)

Les métropoles concentrent les richesses qui attirent des populations pauvres qui espèrent y trouver un emploi et une vie meilleure. Les inégalités tendent donc à s'accroître dans les métropoles entre riches et pauvres, notamment dans les villes des Suds même si les métropoles des Nordes restent fortement inégalitaires.

La recomposition des centres-villes favorise leur gentrification, c'est à dire le processus de remplacement des classes populaires par des classes aisées. La rénovation des quartiers centraux crée des espaces attractifs, dotés d'une bonne image, ce qui aboutit à une hausse des prix immobiliers. Des couples d'actifs de catégorie socio-professionnelle élevée s'y installent massivement (Harlem à New York, East End à Londres). Les catégories plus modestes, elles, doivent partir en périphérie, dans des espaces moins bien desservis ou disqualifiés et voient leur temps de transport s'accroître.

La persistance d'îlots de pauvreté dans les quartiers centraux est le fait des espaces où la ségrégation sociale est forte. Dans les pays des Suds, les bidonvilles qui se créent dans les espaces interstitiels jouxtent parfois les quartiers aisés. Les métropoles du Nord font aussi face à la marginalisation de leurs populations les plus pauvres, souvent issues de minorités ethniques, dans des quartiers paupérisés au bâti dégradé et concentrant les difficultés socio-économiques. Aux Etats-Unis, des ghettos perdurent près de l'hypercentre comme à New York ou à Détroit, fuie par les plus aisés.

Progressivement, la ville se fragmente : les populations sont séparées en fonction de leurs revenus (et parfois aussi des leurs origines ethniques) et les liens économiques et sociaux entre les différentes parties de la ville sont rompus. Les catégories les plus aisées, en particulier dans les métropoles des pays des Suds, se regroupent dans des communautés fermées (*gated communities* ou *gated cities*), des quartiers résidentiels clos dont l'accès est contrôlé.

### **1.3. L'enjeu de l'accessibilité et des mobilités**

Les métropoles constituent des hubs, c'est à dire des noeuds de correspondance dans un réseau de transport qui concentrent et redistribuent les voyageurs, les marchandises et les informations. Elles rassemblent les modes de transport à grande vitesse (fibre optique, autoroutes, lignes ferroviaires, aéroports) qui permettent les flux matériels et immatériels : passagers, marchandises, capitaux, services, information.

Les infrastructures de transport sont donc une autre manifestation de la métropolisation. Les ports ou les aéroports internationaux jouent un rôle majeur dans la capacité d'une métropole à rayonner à l'échelle internationale. C'est la raison pour laquelle Dubai a investi 32 milliards de dollars pour étendre son deuxième aéroport (Dubai World Central) pour en faire à terme le plus grand aéroport du monde.

La concentration des hommes et des activités mais aussi le zonage, c'est-à-dire la spécialisation des territoires en fonction des activités, entraînent une multiplication des déplacements domicile-travail. L'augmentation de ces mobilités pendulaires auxquelles s'ajoutent les mobilités de loisirs, entraînent une congestion des transports publics et des embouteillages.

## **2. Des transformations causées par l'extension des métropoles**

### **2.1. L'étalement urbain et la périurbanisation**

- ▶ Doc. 5 p.44, *Des inégalités territoriales*, carte
- ▶ Doc.6 p.44, *Dharavi, bidonville de Mumbai*, texte

La forte concentration d'emplois et d'opportunités économiques explique les importants flux de migrations vers les métropoles. Or, en raison de la saturation des centres, des prix élevés du foncier, de la congestion des réseaux de transport, les habitants résident de plus en plus du centre. Cette extension de l'espace urbanisé (logements, activités, routes) au détriment des espaces ruraux et agricoles se nomme l'étalement urbain. La périurbanisation est elle l'urbanisation diffuse d'un espace rural situé à proximité d'une ville, mais sans continuité du bâti avec celle-ci. La superficie de Mexico a ainsi été multipliée par 10 depuis 1950. La surface terrestre couverte par les espaces urbains devrait tripler d'ici 2030.

Dans les pays des Sud, l'étalement urbain se fait majoritairement sous la forme d'un habitat informel, c'est-à-dire non autorisé par les pouvoirs publics, et souvent construits sur des territoires insalubres ou dangereux (marécages, pentes raides des collines...). Près de 900 millions dans le monde vivent dans un bidonville. C'est en Afrique subsaharienne que la situation est la plus préoccupante (56% de la population urbaine y vit dans un bidonville) suivie par l'Asie du Sud. 41% de la population de Mumbai vit dans un *slum* dont celui de Dharavi qui concentre entre 500 000 et un million d'habitants. A Rio de Janeiro, le tiers de la population vit dans une *favela*.

Quartiers d'habitat, centres commerciaux, quartiers d'affaires et zones de loisirs sont de plus en plus séparés. Ceci accroît la distance entre lieux d'emplois et zones résidentielles et multiplie les déplacements urbains. C'est

pourquoi les banlieues s'étalent le long des axes de communications (recherche d'un accès rapide aux grands axes pour réduire leur temps de trajet).

L'urbanisation se diffuse dans les espaces ruraux de plus en plus éloignés et de nouvelles centralités apparaissent.

## **2.2. De nouvelles centralités en périphérie**

▶ Doc. p.52-53 *Des métropoles, une multitude de centres*

En effet, la concentration des emplois, des services et des infrastructures atteint ses limites (congestion des transports, prix élevés du foncier...). Des centralités secondaires se développent alors en périphérie. La ville devient polycentrique. Aux Etats-Unis, ces pôles périphériques concentrant des emplois industriels et tertiaires, sont appelés *edge cities*. Ils se développent à proximité d'un échangeur autoroutier ou d'un aéroport.

L'essor de ces nouveaux centres est encouragé par les pouvoirs publics pour réduire les trajets domicile-travail et résultent parfois de politiques volontaristes de création de "villes nouvelles". C'est le cas en Egypte où depuis les années 1970, des "villes nouvelles" ont poussé tout autour du Caire dans le désert. Elles devaient canaliser l'extension urbaine d'une ville dont la population atteint aujourd'hui 21 millions d'habitants. C'est un demi-échec (seuls deux projets peuvent être qualifiés de succès relatifs, la vingtaine d'autres "villes nouvelles" sont majoritairement vides). Néanmoins cette politique se poursuit avec la construction de la "Nouvelle Capitale" à 60 km à l'Est du Caire.

## **2.3. La constitution de régions métropolitaines**

▶ Doc. p.46-47 *La mégalopole du nord-Est des Etats-Unis : des synergies métropolitaines*

L'influence d'une métropole peut s'étendre sur une région bien plus vaste que la ville et ses périphéries. On parle alors de région métropolitaine. Cette aire d'influence et de rayonnement d'une métropole est polycentrique : la métropole-centre et des pôles secondaires concentrent les populations et les fonctions de commandement.

Progressivement l'étalement urbain favorise la constitution de grandes conurbations. Une conurbation est un ensemble urbain constitué de plusieurs villes dont les périphéries se rejoignent. Les plus vastes deviennent des mégalopoles rassemblant plusieurs métropoles et villes secondaires sur des centaines de kilomètres et comptant des dizaines de millions d'habitants. La mégalopole nord-américaine, nommée BosWash car elle s'étend de Boston à Washington sur la côte Est des Etats-Unis, concentre près de 53 millions d'habitants. Il existe deux autres mégalopoles : japonaise (de Fukuoka à Sendai) et européenne (de Londres à Milan) ; et de nouveaux espaces mégapolitains sont en formation en Asie ou en Amérique latine.

## **Conclusion**

La métropolisation entraîne la concentration des populations et des activités dans les espaces présentant les meilleurs avantages comparatifs. Au sein des métropoles, les espaces centraux, véritables vitrines de villes en concurrence, sont l'objet de toutes les attentions. La création et l'extension des quartiers d'affaires et la réhabilitation des centres historiques entraîne une gentrification de ces espaces. La ségrégation socio-spatiale s'accroît donc avec le rejet des catégories les moins aisées à l'extérieur de ces espaces centraux. D'autre part, le contexte de mondialisation entraîne la mise en réseau des métropoles ce qui favorise les espaces intra-urbains situés à proximité des grands axes de communication, des gares et des aéroports. De nouvelles centralités s'y développent, accentuant la fragmentation fonctionnelle au sein des villes.

La métropolisation entraîne la concentration des populations et des activités dans les espaces présentant les meilleurs avantages comparatifs. Au sein des métropoles, les espaces centraux, véritables vitrines de villes en concurrence, sont l'objet de toutes les attentions. La création et l'extension des quartiers d'affaires et la réhabilitation des centres historiques entraîne une gentrification de ces espaces. La ségrégation socio-spatiale s'accroît donc avec le rejet des catégories les moins aisées à l'extérieur de ces espaces centraux. D'autre part, le contexte de mondialisation entraîne la mise en réseau des métropoles ce qui favorise les espaces intra-urbains situés à proximité des grands axes de communication, des gares et des aéroports. De nouvelles centralités s'y développent, accentuant la fragmentation fonctionnelle au sein des villes.