

PG G2 - DES MÉTROPOLES INÉGALES ET EN MUTATION

Introduction

Point méthode : Organiser l'introduction d'une réponse à une question problématisée

- Commencer par un exemple en rapport avec la question problématisée pour lancer le sujet = amorce
- Puis, définir les notions clés contenues dans la formulation de la question ;
- Ensuite, reprendre la formulation de la problématique annoncée dans la question ;
- Puis, annoncer le plan tel qu'il apparaît dans la formulation de la question problématisée

Dans la perspective de l'accueil des Jeux Olympiques d'été de 2024 (doc 6 p 273), de nbx chantiers sont actuellement en cours dans la métropole parisienne, comme le chantier du Grand Paris Express.

Une métropole est une ville qui exerce des fonctions de commandement, d'organisation et d'impulsion sur une région plus ou moins vaste, en fonction de sa puissance. Les métropoles sont traversées par des inégalités internes et en même temps, elles connaissent de véritables mutations spatiales, c'est-à-dire des changements dans l'organisation de leur structurelle spatiale interne.

Problématique : Pourquoi la métropolisation recompose-t-elle l'espace des villes ?

I. Des métropoles de plus en plus transformées

A. Un puissant phénomène d'étalement urbain

Diapo « Étalement urbain. Vue de Los Angeles (États-Unis) »

Doc. 2 page 290 : « Un étalement urbain différencié selon les métropoles »

- Les métropoles connaissent un étalement urbain (extension de l'espace urbanisé en périphérie des villes) important. À Los Angeles, la superficie urbanisée a augmenté de plus de 20% depuis 1990. Cet étalement résulte de la croissance de la population, de la diffusion de l'automobile et de la construction de lotissements et de vastes infrastructures (aéroports, zones industrielles...).
- Mais l'étalement est inégal selon les métropoles. Les villes étalées se situent plutôt dans les pays développés, là où les populations peuvent se payer une voiture et vivre dans un pavillon en périphérie. Les villes compactes se trouvent plutôt en Afrique et en Asie, là où le niveau de richesse est plus faible et où les sites urbains ne permettent pas à la ville de s'étaler.

B. L'apparition de nouveaux centres fonctionnels

Doc. repère page 294: « Schéma de l'organisation d'une métropole polycentrique »

- Face à la saturation des centres-villes (de place ; prix élevé du m²) de nouveaux centres fonctionnels (espaces concentrant des fonctions de commandement au sein des métropoles) émergent parfois près du centre-ville (comme La Défense à Paris ou Canary Wharf à Londres), parfois très en périphérie, comme les *edge cities* (pôles secondaires récents rassemblant des bureaux, des espaces commerciaux et quelques sièges sociaux, souvent proches des échangeurs autoroutiers et des aéroports) que l'on trouve aux États-Unis.
- Les métropoles sont donc marquées par la polycentralité (organisation spatiale qui se caractérise par la présence de plusieurs centres décisionnels au sein d'un territoire).

C. L'allongement des mobilités métropolitaines

Doc. 9 page 274 : « Aménager la métropole dans le cadre d'un Grand Paris »

- Cette organisation polycentrique nécessite de relier ces centres secondaires au centre-ville mais aussi ces centres secondaires entre eux par des rocade autoroutières ou des lignes circulaires de métro : c'est le cas du Grand Paris Express avec la ligne 15 en rocade.
- Les mobilités sont nombreuses au sein des métropoles en raison de l'étalement urbain et du zonage (spécialisation des territoires urbains en fonction des activités). Les migrations pendulaires (déplacement entre le domicile et le travail matin et soir) augmentent en distance et en temps et nourrissent la congestion de toutes les infrastructures de transport. À Rio de Janeiro, la distance quotidienne d'un déplacement est passée de 12 à 16 km entre 2006 et 2016.

II. Des métropoles de plus en plus fragmentées

Doc. 1 page 299 : « Les inégalités socio-spatiales à Santa Fe (Mexico) »

Consigne : En analysant le document, vous complèterez la légende de l'organisation du quartier de Santa Fe à Mexico, montrant que celui-ci est de plus en plus fragmenté

Point méthode : Faire un schéma à partir d'une photographie

- Tracer le cadre et placer les grands repères (ligne d'horizon, infrastructures de transport...)
- Délimiter et colorier les différents types d'espaces qui apparaissent
- Placer quelques éléments de nomenclature
- Donner un titre au schéma en mettant en évidence le lieu et le phénomène observé
- Compléter la légende en fonction des éléments repérés sur le schéma



1 Les inégalités socio-spatiales à Santa Fe (Mexico)

Correction /diaporama

A. Une fragmentation fonctionnelle nette

Doc. 1 page 299 : « Les inégalités socio-spatiales à Santa Fe (Mexico) »

- Diverses fonctions urbaines peuvent coexister dans certains quartiers. On assiste à une spécialisation croissante de l'espace métropolitain : certains quartiers sont plutôt dédiés à la fonction résidentielle, d'autres à la fonction décisionnelle (surtout dans le centre), les fonctions industrielles et commerciales sont souvent reléguées en périphérie.
- Il en résulte une fragmentation fonctionnelle (organisation d'un territoire marquée par une séparation des espaces selon les fonctions qu'ils remplissent) de l'espace des métropoles. Les fonctions résidentielles sont spatialement dissociées des autres fonctions, générant de longs déplacements et nécessitant l'aménagement d'infrastructures de transports puissantes (voies ferrées, autoroutes) qui peuvent constituer des coupures vives au sein de l'espace urbain, difficilement franchissables par les populations.

B. Des inégalités socio-spatiales importantes

Doc. 1 page 299 : « Les inégalités socio-spatiales à Santa Fe (Mexico) »

Doc 3 page 291 : « La population vivant dans les bidonvilles »

- L'espace des métropoles est aussi associé par des inégalités socio-spatiales, liées au niveau de vie des populations mais aussi à leur origine ethnique (comme c'est le cas des ghettos noirs à Los Angeles ou des *townships* à Johannesburg). Les métropoles disposent de quartiers aisés (comme Kensington à Londres) et de quartiers nettement plus modestes, qui peuvent être situés au centre comme en périphérie.
- Cette fragmentation socio-spatiale (organisation d'un territoire marquée par une séparation des espaces selon les niveaux de vie des populations et/ou leur origine) est nettement plus marquée dans les métropoles des pays du Sud, où s'opposent des quartiers très aisés et des bidonvilles. Près d'un milliard de personnes vit dans des bidonvilles sur la planète et ils sont quasiment tous situés dans les pays du Sud : en Afrique, plus des deux tiers des citadins vivent dans des bidonvilles et dans des villes comme Le Caire et Mexico, ce sont plus de 4 M de personnes qui ont élu domicile dans ces quartiers.

C. Une fragmentation accrue des métropoles ?

Doc. 1 page 299: « Les inégalités socio-spatiales à Santa Fe (Mexico) »

Doc. repère page 298 : « Des inégalités socio-spatiales au sein d'une métropole »

- La fragmentation socio-spatiale s'accroît avec la **gentrification** (installation de population aisée dans des quartiers rénovés au détriment de population plus modeste). Elle affecte les quartiers centraux et parfois d'anciens quartiers ethniques, comme Harlem à New York. La rénovation de quartiers jusque-là peuplés par des personnes aux revenus faibles a renchéri les prix de l'immobilier, attirant des populations plus aisées souhaitant vivre près du centre et dans un cadre agréable, repoussant les populations initiales vers d'autres quartiers, plus excentrés.
- Les quartiers résidentiels fermés (quartier la plupart du temps de standing, clos et dont l'accès est surveillé) se développent dans tout l'espace métropolitain, et pas seulement en périphérie. Ces lotissements ou groupes d'immeubles, entourés d'une enceinte, créent une vraie fracture dans l'espace métropolitain. Leur nombre et leur emprise au sol augmente dans de nombreuses métropoles, d'autant qu'ils sont aujourd'hui investis par les classes moyennes soucieuses de se démarquer des populations les plus pauvres.

III. Des métropoles en voie d'être repensées

A. Des métropoles qui cherchent à véhiculer une image moderne

Doc 2 page 278+ Page 286

Photo projetée : « Le train à sustentation magnétique reliant Shanghai à son aéroport »

- Cette image de modernité se lit dans le paysage de la métropole par :
 - la construction de gratte ciels comme les deux tours qui accueillent le siège social de Petronas à Kuala Lumpur en Malaisie : ces gratte-ciel, par leur hauteur et leurs matériaux de construction, donnent une image de puissance et de modernité : on parle alors de symbolique urbanistique (conception architecturale par laquelle on montre et on affirme la puissance d'une métropole par des constructions) ;
 - la construction d'infrastructures de transport immenses, comme l'aéroport international de Pudong à Shanghai (le 9ème plus fréquenté au monde), relié au quartier des affaires de la ville par un train à sustentation magnétique (le Maglev), circulant à 500 km/heure.

B. Des métropoles engagées dans la transition environnementale

Doc. 3 page 296 : « Une imbrication des espaces urbanisés et des espaces verts »

Doc 6 page 297 « Hammarby Sjostad, un écoquartier pour densifier la ville et lutter contre l'étalement ».

- Soucieuses de leur image et cherchant à améliorer la qualité de vie en leur sein, les métropoles s'engagent dans la transition environnementale (ensemble de principes et de pratiques mis en place par des individus ou des groupes afin de limiter les émissions de CO2), particulièrement dans les pays développés, où les moyens financiers sont plus importants et où les consciences sont parfois plus avancées sur ce sujet. • Certaines métropoles favorisent les mobilités douces (modes de déplacements urbains mis en place pour respecter l'environnement et la qualité de vie) comme Amsterdam avec le vélo, d'autres limitent l'accès de la voiture dans le centre-ville, comme Stockholm avec son péage urbain et d'autres enfin aménagent des écoquartiers (quartiers nouvellement construits pour répondre aux trois objectifs du développement durable) comme Hammarby Sjöstad.

Conclusion

Point méthode : Organiser la conclusion d'une réponse à une question problématisée

- Commencer par résumer les parties - Puis répondre à la problématique
- La métropolisation transforme en profondeur l'espace des métropoles : elle les rend plus étalées et plus fragmentées, ce qui creuse les inégalités et détériore les conditions de vie des populations les plus modestes. Mais des politiques sont mises en place par ces métropoles afin d'atténuer voire de corriger des problèmes : elles ne sont pas toutes efficaces.
- La métropolisation recompose l'espace des villes car c'est un phénomène puissant et nécessaire pour que ces métropoles restent dans la compétition métropolitaine mondiale.

I. Des métropoles de plus en plus transformées

A. Un puissant phénomène d'étalement urbain

Diapo « Étalement urbain. Vue de Los Angeles (États-Unis) »

Doc. 2 page 290 : « Un étalement urbain différencié selon les métropoles »

- Les métropoles connaissent un étalement urbain (extension de l'espace urbanisé en périphérie des villes) important. À Los Angeles, la superficie urbanisée a augmenté de plus de 20% depuis 1990. Cet étalement résulte de la croissance de la population, de la diffusion de l'automobile et de la construction de lotissements et de vastes infrastructures (aéroports, zones industrielles...).
- Mais l'étalement est inégal selon les métropoles. Les villes étalées se situent plutôt dans les pays développés, là où les populations peuvent se payer une voiture et vivre dans un pavillon en périphérie. Les villes compactes se trouvent plutôt en Afrique et en Asie, là où le niveau de richesse est plus faible et où les sites urbains ne permettent pas à la ville de s'étaler.

B. L'apparition de nouveaux centres fonctionnels

- Face à la saturation des centres-villes (de place ; prix élevé du m²) de nouveaux centres fonctionnels (espaces concentrant des fonctions de commandement au sein des métropoles) émergent parfois près du centre-ville (comme La Défense à Paris ou Canary Wharf à Londres), parfois très en périphérie, comme les *edge cities* (pôles secondaires récents rassemblant des bureaux, des espaces commerciaux et quelques sièges sociaux, souvent proches des échangeurs autoroutiers et des aéroports) que l'on trouve aux États-Unis.
- Les métropoles sont donc marquées par la polycentralité (organisation spatiale qui se caractérise par la présence de plusieurs centres décisionnels au sein d'un territoire).

C. L'allongement des mobilités métropolitaines

- Cette organisation polycentrique nécessite de relier ces centres secondaires au centre-ville mais aussi ces centres secondaires entre eux par des rocade autoroutières ou des lignes circulaires de métro : c'est le cas du Grand Paris Express avec la ligne 15 en rocade.
- Les mobilités sont nombreuses au sein des métropoles en raison de l'étalement urbain et du zonage (spécialisation des territoires urbains en fonction des activités). Les migrations pendulaires (déplacement entre le domicile et le travail matin et soir) augmentent en distance et en temps et nourrissent la congestion de toutes les infrastructures de transport. À Rio de Janeiro, la distance quotidienne d'un déplacement est passée de 12 à 16 km entre 2006 et 2016.

II. Des métropoles de plus en plus fragmentées

Doc. 1 page 299 : « Les inégalités socio-spatiales à Santa Fe (Mexico) »

A. Une fragmentation fonctionnelle nette

- Diverses fonctions urbaines peuvent coexister dans certains quartiers. On assiste à une spécialisation croissante de l'espace métropolitain : certains quartiers sont plutôt dédiés à la fonction résidentielle, d'autres à la fonction décisionnelle (surtout dans le centre), les fonctions industrielles et commerciales sont souvent reléguées en périphérie.
- Il en résulte une fragmentation fonctionnelle (organisation d'un territoire marquée par une séparation des espaces selon les fonctions qu'ils remplissent) de l'espace des métropoles. Les fonctions résidentielles sont spatialement dissociées des autres fonctions, générant de longs déplacements et nécessitant l'aménagement d'infrastructures de transports puissantes (voies ferrées, autoroutes) qui peuvent constituer des coupures vives au sein de l'espace urbain, difficilement franchissables par les populations.

B. Des inégalités socio-spatiales importantes

- L'espace des métropoles est aussi associé par des inégalités socio-spatiales, liées au niveau de vie des populations mais aussi à leur origine ethnique (comme c'est le cas des ghettos noirs à Los Angeles ou des *townships* à Johannesburg). Les métropoles disposent de quartiers aisés (comme Kensington à Londres) et de quartiers nettement plus modestes, qui peuvent être situés au centre comme en périphérie.

- Cette fragmentation socio-spatiale (organisation d'un territoire marquée par une séparation des espaces selon les niveaux de vie des populations et/ou leur origine) est nettement plus marquée dans les métropoles des pays du Sud, où s'opposent des quartiers très aisés et des bidonvilles. Près d'un milliard de personnes vit dans des bidonvilles sur la planète et ils sont quasiment tous situés dans les pays du Sud : en Afrique, plus des deux tiers des citoyens vivent dans des bidonvilles et dans des villes comme Le Caire et Mexico, ce sont plus de 4 M de personnes qui ont élu domicile dans ces quartiers.
- La fragmentation socio-spatiale s'accroît avec la **gentrification** (installation de population aisée dans des quartiers rénovés au détriment de population plus modeste). Elle affecte les quartiers centraux et parfois d'anciens quartiers ethniques, comme Harlem à New York. La rénovation de quartiers jusque-là peuplés par des personnes aux revenus faibles a renchéri les prix de l'immobilier, attirant des populations plus aisées souhaitant vivre près du centre et dans un cadre agréable, repoussant les populations initiales vers d'autres quartiers, plus excentrés.
- Les quartiers résidentiels fermés (quartier la plupart du temps de standing, clos et dont l'accès est surveillé) se développent dans tout l'espace métropolitain, et pas seulement en périphérie. Ces lotissements ou groupes d'immeubles, entourés d'une enceinte, créent une vraie fracture dans l'espace métropolitain. Leur nombre et leur emprise au sol augmente dans de nombreuses métropoles, d'autant qu'ils sont aujourd'hui investis par les classes moyennes soucieuses de se démarquer des populations les plus pauvres.

III. Des métropoles en voie d'être repensées

A. Des métropoles qui cherchent à véhiculer une image moderne

- Cette image de modernité se lit dans le paysage de la métropole par :
 - la construction de gratte ciels comme les deux tours qui accueillent le siège social de Petronas à Kuala Lumpur en Malaisie : ces gratte-ciel, par leur hauteur et leurs matériaux de construction, donnent une image de puissance et de modernité : on parle alors de symbolique urbanistique (conception architecturale par laquelle on montre et on affirme la puissance d'une métropole par des constructions) ;
 - la construction d'infrastructures de transport immenses, comme l'aéroport international de Pudong à Shanghai (le 9ème plus fréquenté au monde), relié au quartier des affaires de la ville par un train à sustentation magnétique (le Maglev), circulant à 500 km/heure.

B. Des métropoles engagées dans la transition environnementale

- Soucieuses de leur image et cherchant à améliorer la qualité de vie en leur sein, les métropoles s'engagent dans la transition environnementale (ensemble de principes et de pratiques mis en place par des individus ou des groupes afin de limiter les émissions de CO₂), particulièrement dans les pays développés, où les moyens financiers sont plus importants et où les consciences sont parfois plus avancées sur ce sujet.
- Certaines métropoles favorisent les mobilités douces (modes de déplacements urbains mis en place pour respecter l'environnement et la qualité de vie) comme Amsterdam avec le vélo, d'autres limitent l'accès de la voiture dans le centre-ville, comme Stockholm avec son péage urbain et d'autres enfin aménagent des écoquartiers (quartiers nouvellement construits pour répondre aux trois objectifs du développement durable) comme Hammarby Sjöstad.

Conclusion

- La métropolisation transforme en profondeur l'espace des métropoles : elle les rend plus étalées et plus fragmentées, ce qui creuse les inégalités et détériore les conditions de vie des populations les plus modestes. Mais des politiques sont mises en place par ces métropoles afin d'atténuer voire de corriger des problèmes : elles ne sont pas toutes efficaces.
- La métropolisation recompose l'espace des villes car c'est un phénomène puissant et nécessaire pour que ces métropoles restent dans la compétition métropolitaine mondiale.