

PG G3 : LA FRANCE : LA MÉTROPOLISATION ET SES EFFETS

Introduction

La France, comme le monde est marquée par le renforcement de l'importance et de l'attractivité des métropoles (hexagonales et ultramarines). En effet depuis fin 2GM, la principale dynamique du territoire frç repose sur l'urbanisation et la métropolisation...mais de façon inégale.

Doc. page 304 : « Le quartier de la Défense à Puteaux (banlieue Ouest de Paris) »

Doc. page 305 : « Le centre-ville d'Auxerre (35 000 habitants) »

La France est un pays très urbanisé puisque 50 millions de Français vivent en ville (/67M), soit plus des trois quarts de la population nationale. Mais la métropolisation (concentration des populations et des fonctions de commandement dans les métropoles) présente, en France, des visages particulièrement contrastés. Paris, à la tête de l'armature urbaine (hiérarchie des villes et de leurs aires d'influence sur un territoire) du pays, présente une concentration exceptionnelle de population et de fonctions de commandement alors que des villes moyennes, comme Auxerre, connaissent des dynamiques moindres : croissance démographique faible, fermeture de commerces en centre-ville, solde migratoire négatif...

Problématique : Comment la métropolisation recompose-t-elle les villes françaises à l'échelle nationale et intra-urbaine ?

I. UNE ARMATURE URBAINE FRANÇAISE TRES HIERARCHISEE

A. Paris, unique ville mondiale en France → macrocéphalie

- **Paris domine largement le territoire national.** Capitale politique, elle représente 18% de la population (12.5M d'hab), 23% des emplois et 31% du PIB de la France. **Elle concentre les fonctions de commandement** politiques (Élysée, ambassades), économiques (bourse de Paris et La Défense = 18% des sièges des entreprises frç et 35% des cadres), scientifique (universités) et culturelles (musées). Grâce à ces fonctions, elle est la seule ville mondiale de France (au 4ème rang mondial, derrière Londres, New York et Tokyo).

- **Paris concentre les infrastructures qui relient la France au monde** : ses deux aéroports, Orly et Roissy, concentrent 2/3 du trafic national de passagers. Elle dispose de quatre gares TGV qui connectent la ville à des métropoles européennes et de province (Lille, Londres et Amsterdam au Nord ; Rennes, Nantes et Bordeaux à l'Ouest ; Strasbourg et Francfort à l'Est ; Lyon, Montpellier et Marseille au Sud). **Paris est donc un hub** (point d'un réseau drainant des flux pour les redistribuer à une échelle internationale) dans de l'archipel mégapolitain mondial.

- **Paris dispose d'une zone d'influence** qui englobe un quart Nord-Ouest du pays (Normandie, Centre-Val-de-Loire, Sud des Hauts-de-France, Ouest du Grand-Est, Nord de la Bourgogne). Malgré l'étalement urbain considérable que connaît cette métropole, son attractivité est à nuancer : des flux de populations quittent l'aire urbaine parisienne en direction des

métropoles de l'Ouest et du Sud (Nantes, Bordeaux, Toulouse, Marseille et Lyon) afin d'y trouver un cadre de vie plus agréable et aussi des emplois qualifiés.

B. Des métropoles régionales à l'attractivité variée

- **Le territoire national est inégalement urbanisé.** Le taux d'urbanisation (pourcentage de population vivant en ville) est supérieur à 80% en Île-de-France, autour de Lyon, dans les Hauts-de-France, sur les bords de la Méditerranée et dans les régions ultramarines. Il est compris entre 50 et 80% dans toutes les autres régions littorales (y compris la Corse), dans les vallées fluviales et dans les plaines d'Aquitaine, de Bretagne et du bassin parisien. Ailleurs, il est inférieur à 50%.
- **Les métropoles de province connaissent un rayonnement (capacité à influencer des territoires et à les placer sous sa dépendance) inégal.** Lille, Strasbourg et Lyon sont des métropoles de rang européen. Nantes, Bordeaux, Toulouse et Marseille sont des métropoles nationales alors que Nancy, Rennes, Grenoble, Nice et Montpellier n'ont qu'un rayonnement régional, comme les métropoles d'outre-mer. Des infrastructures contribuent au rayonnement de certaines métropoles : les aéroports de Lyon, Nice et Toulouse ; les ports de Marseille, Le Havre et Nantes.
- **La croissance démographique de ces métropoles est inégale.** Elle est forte pour Strasbourg, Rennes, Nantes, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Grenoble, Cayenne, Saint-Denis de la Réunion et Mamoudzou. Elle est en revanche faible pour des métropoles comme Paris, Lille, Nancy, Marseille, Nice, Fort-de-France et Basse-Terre. Mais toutes les métropoles françaises connaissent un étalement urbain particulièrement marqué.

C. Des villes petites et moyennes entre crise et renouveau

- **Certaines villes petites et moyennes** (villes dont la population est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants) **affichent un dynamisme local** lorsqu'elles sont suffisamment éloignées d'une métropole et qu'elles proposent une activité spécifique. Elles offrent des services publics, des commerces et maintiennent des emplois. C'est le cas de Biarritz, spécialisée dans le tourisme, de Troyes qui a ouvert des magasins d'usine ou de Châteauroux qui accueille des usines Airbus.
- **Certaines villes petites et moyennes proches de grandes métropoles peuvent bénéficier de leur dynamisme** : dans ce cas, la population et les emplois se maintiennent. C'est le cas de Saint-Malo, près de Rennes, d'Albi près de Toulouse ou de Bourg-en-Bresse près de Lyon.
- **Certaines villes petites et moyennes sont en crise démographique et économique** : leur population et leurs emplois diminuent, leurs commerces, leurs usines et leurs services publics ferment. Elles sont souvent trop proches des métropoles et sont dans des régions sinistrées. C'est le cas de Belfort, près de Mulhouse, où General Electric supprime des emplois, ou de Guéret, qui se trouve dans une zone très rurale et tiraillée entre Limoges et Clermont Ferrand.

II. LES EFFETS DE LA METROPOLISATION SUR LES VILLES FRANÇAISES

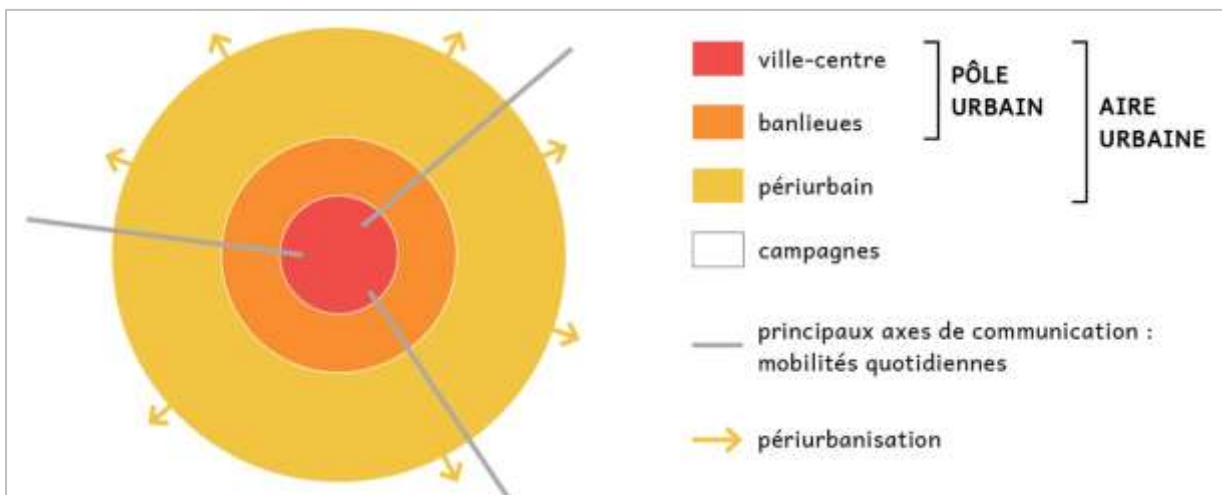
A. Un étalement urbain très important

Doc. page 325 : « Amiens Nord (Somme) »

Doc. repère page 316 : « Les aires urbaines »

• **La métropolisation se traduit par un étalement urbain spectaculaire.** En France, chaque jour, 236 hectares sont urbanisés en moyenne depuis 2008 (soit l'équivalent du double de la superficie de la ville de Paris). Cette urbanisation se fait au profit de l'habitat pour 40%, des zones d'activités pour 30% et des infrastructures de transport pour 30%.

• **Les aires urbaines** (ensemble urbain composé d'une ville centre, de ses banlieues et de sa couronne périurbaine) **s'étendent de plus en plus** : celles de Lyon, de Bordeaux et de Rennes ont vu leur superficie augmenter de plus de 50% depuis 2008. Ceci se traduit par une périurbanisation (processus d'extension des aires urbaines au détriment de l'espace rural) en lisière des aires urbaines sous la forme de lotissements, des zones industrielles et commerciales. Ces espaces grignotent peu à peu les espaces ruraux alentours : c'est le mitage. Cette situation affecte également les villes petites et moyennes.



• **Dans les métropoles ultramarines, l'étalement urbain est fort.** Dans la ville-centre (ville la plus peuplée, au centre de l'aire urbaine), la population stagne voire diminue comme à Pointe-à-Pitre alors que les communes de banlieue (ceinture urbaine composée des communes adjacentes avec la ville-centre et dont le bâti est en continuité avec celle-ci) ou de la couronne périurbaine (couronne de communes située au-delà de la banlieue, à la limite de l'aire urbaine et au contact direct des espaces ruraux environnants) sont en plein essor, comme à Fort-de-France.

B. Une fragmentation dans toutes les villes

- La **métropolisation favorise le zonage, en spécialisant les territoires** : les zones résidentielles sont dissociées des zones d'activités (industrielles ou commerciales). Dans les villes françaises, la mixité fonctionnelle (coexistence de plusieurs fonctions au sein d'un même territoire) est **peu présente, ce qui accroît les mobilités au sein des métropoles**, créant par conséquent des embouteillages et un rallongement des temps de trajet.
- La **fragmentation socio-spatiale est un effet de la métropolisation**. Cette dernière favorise la **gentrification et scinde les villes entre quartiers chics et quartiers défavorisés** : la **mixité sociale** (coexistence de personnes de milieux divers au sein d'un même territoire) **y est donc faible**.
- Dans les **métropoles ultramarines, la fragmentation socio-spatiale est encore plus marquée qu'en métropole** : si des quartiers aisés existent bien le long de certaines belles plages, il existe encore des quartiers très modestes, voire des bidonvilles. En Guadeloupe, autour de Pointe-à-Pitre, les quartiers les plus aisés se trouvent au Gosier, le long de la mer des Caraïbes, alors qu'un bidonville est encore présent aux Abymes.

C. Des politiques d'aménagement urbain

- Les **métropoles tentent de maintenir ou de renforcer leur rang**. L'État a conféré à 22 aires urbaines le statut de « métropole » (nouvel échelon administratif créé en 2010 et mis en place en 2014 pour des aires urbaines de plus de 650 000 habitants), **qui leur donne davantage de compétences en matière d'aménagement, d'enseignement supérieur et de développement économique** : c'est le cas de Toulouse, de Rennes, de Bordeaux et même de Paris. (voire doc complémentaire en fin de leçon).
- Les **métropoles tentent d'attirer des investisseurs et des habitants en mettant en place des opérations de marketing territorial** (communication destinée à valoriser les atouts naturels, culturels ou économiques d'un territoire) : elles mettent en avant leur cadre de vie agréable, leur dynamisme économique, leur bonne connexion sur l'extérieur...
- Elles réalisent aussi **des opérations de rénovation urbaine** (opération d'aménagement à l'échelle d'un quartier passant par la réhabilitation et/ou la destruction) ou de requalification urbaine (opération d'urbanisme visant à changer la fonction d'un quartier) : c'est ce qui s'est produit dans le quartier Pierre Collinet à Meaux, où 13 tours ont été détruites et où 7 le seront encore. Ces opérations ont lieu dans le cadre de la politique de la ville (politique mise en place par l'État pour limiter la fragmentation socio-spatiale et fonctionnelle dans les espaces urbains) : 1 500 quartiers (dont 200 en outre-mer) sont concernés. La loi impose désormais à toutes les communes de disposer d'au moins 25% de logements sociaux et aux métropoles de planifier leur croissance urbaine (par un SCoT) et d'organiser les déplacements urbains (par un PDU).

METHODOLOGIE

Doc. 1 page 318 : « Le pourcentage de commerces fermés dans les centres-villes »

Doc. 5 page 319: « Peut-on sauver les petites villes de leur agonie ? »

Consigne : En analysant les documents, vous présenterez les difficultés auxquelles sont confrontées les villes petites et moyennes puis vous mettrez en évidence les solutions envisagées pour remédier à ces difficultés.

- Dans les villes petites et moyennes, le pourcentage de commerce fermé est le plus élevé de toutes les villes de France : il est compris entre 10 et 25% des commerces (alors que ce taux est inférieur à 10% dans les métropoles). C'est particulièrement vrai pour des villes comme Béziers, Nevers, Vierzon ou encore Calais. Ces fermetures s'expliquent, la plupart du temps, par l'ouverture d'un hypermarché en périphérie et par la difficulté à se garer dans ces centres-villes.
- Face à ce déclin du centre-ville, deux visions s'opposent. Pour certains, il faut totalement chasser la voiture du centre en le rendant piéton alors que d'autres proposent des politiques de retour de la voiture en centre-ville afin de relancer le commerce.
- Lancé en décembre 2017, le plan « Coeur de ville » concerne 222 villes de métropole et d'outre-mer, en mobilisant les moyens financiers de l'État et de toutes les collectivités locales (régions, départements, communes) afin d'améliorer le cadre de vie (rénovation urbaine) et de redynamiser économiquement ces territoires (favoriser le retour du commerce).

Conclusion

La France présente une armature urbaine extrêmement hiérarchisée, à la tête de laquelle on trouve Paris, seule ville mondiale de France. Les métropoles de province cherchent à maintenir leur rang ou à s'affirmer davantage

mais leurs évolutions sont contrastées. Les villes petites et moyennes connaissent, elles aussi, des dynamiques inégales, allant du déclin au renouveau.

• Cette hiérarchie et ces inégales dynamiques sont le fruit de la métropolisation, qui est un phénomène particulièrement inégalitaire et sélectif. Il profite majoritairement aux villes françaises placées au sommet de la hiérarchie urbaine.

DÉFINITION

Établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et formant un ensemble de plus de 400 000 habitants

● créée au 1^{er} janvier 2018

TEXTES DE RÉFÉRENCE

- ▶ La loi du 16 décembre 2010 de réformes des collectivités territoriales
- ▶ La loi MAPTAM du 27 janvier 2014
- ▶ La loi du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain
- ▶ Le code général des collectivités territoriales (CGCT) : articles L. 5217-1 à L. 5129-12)

ORGANISATION

- ▶ **Un conseil de la métropole**, organe délibérant de la métropole
- ▶ **Le président**, élu par le conseil, organe exécutif et responsable de l'administration
- ▶ **La conférence métropolitaine**, instance de coordination entre la métropole et les communes membres

COMPÉTENCES (EXEMPLES)

- ▶ **Aménagements, espaces communautaires** : organisation de la mobilité, valorisation du patrimoine, gares
- ▶ **Politique locale de l'habitat**
- ▶ **Développement économique**
- ▶ **Politique de la ville** : contrat de ville et services d'intérêt collectif (assainissement des eaux usées, services d'incendie et de secours, etc.)