

CHAPITRE 2 – La métropolisation : un processus mondial différencié (en France)

Doc 2 p. 66 : L'attractivité de Paris

Paris et sa région sont identifiées par différents classements comme l'une des premières régions pour leur capacité à attirer les investissements étrangers et les centres de décisions et à jouer un rôle actif dans la mondialisation. Parmi les facteurs retenus par les investisseurs étrangers, on trouve la stabilité politique, la sécurité juridique, la densité des infrastructures de mobilité et de communication, la qualité de vie [...]. Dans le domaine de la finance (8 % du PIB francilien), Paris dispose de moyens pour attirer les entreprises ayant décidé de quitter la City de Londres à la suite du Brexit et aspire à devenir le nouveau centre de gravité de la finance européenne malgré la concurrence de Dublin, Francfort ou Luxembourg. [...]

Plus de 400 salons et 1 000 congrès se tiennent chaque année en Île-de-France, leader mondial dans ce domaine. La région dispose de la plus grande surface en Europe (plus de 680 000 m²) pour le tourisme d'affaires, attirant plus de 12 millions de visiteurs et congressistes en 2013, dont près de 900 000 étrangers (Mondial de l'automobile, Salon de l'agriculture, Foire de Paris) [...].

Éric Janin (dir.), Les 18 Régions françaises, Ellipses, 2017.

Doc 4 p. 67 : Un grand projet : le Grand Paris Express

200 km de lignes automatiques, soit autant que le métro actuel, et 68 gares : le Grand Paris Express est le plus grand projet urbain en Europe [...]. Les quatre nouvelles lignes du Grand Paris Express (15, 16, 17 et 18), ainsi que la ligne 14 prolongée au nord et au sud, seront connectées au réseau de transport existant. Essentiellement souterrain, le nouveau métro traversera les territoires du Grand Paris pour les relier entre eux et à la capitale [...].

Nouvelle alternative à la voiture, le Grand Paris Express réduira la pollution, les embouteillages et contribuera à créer une métropole plus respectueuse de l'environnement. Le Grand Paris Express desservira les grands pôles d'activité (aéroports, centres d'affaires, centres de recherche et universitaires) et les territoires métropolitains aujourd'hui difficiles d'accès [...]. Tout au long du réseau, la ville va se transformer et se densifier. La construction des 68 gares du Grand Paris Express s'accompagne de projets urbains prêts à accueillir des milliers de Franciliens. Dans les années à venir, de nouveaux quartiers vont naître, associant logements, commerces, bureaux et équipements pour répondre aux besoins de la région Capitale.

Société du Grand Paris, établissement public chargé de concevoir et réaliser le Grand Paris Express, [en ligne] 2018.

Doc 7 p. 68 : Les inégalités entre les quartiers

Depuis les années 1980, le processus de périurbanisation¹ s'est accéléré en Île-de-France. Dans les communes ouest de Paris et de la proche banlieue, les plus riches se sont regroupés, alors que dans d'autres zones de l'agglomération, la concentration des ménages défavorisés a augmenté. Les communes les plus riches ont refusé de construire des logements sociaux. Les politiques de logement et le processus de gentrification² ont modifié le tissu social de la banlieue. Par conséquent, la diversité sociale a diminué en Île-de-France.

Aujourd'hui, certains quartiers d'Île-de-France cumulent les stigmates du mal-être social : chômage, pauvreté, précarité, délinquance, faible niveau d'éducation, faible mobilité. Les problèmes de logement ne font que croître (pénurie, augmentation et niveau élevé du prix des loyers). À cela s'ajoute une détérioration des conditions de transport des Franciliens. Les retards répétés des trains, la saturation de certaines lignes de métro et la longueur des temps de parcours notamment de banlieue à banlieue caractérisent le transport en Île-de-France.

Lise Bourdeau-Lepage, professeure de géographie à l'université Lyon 3-
Jean Moulin, « Big Bang territorial » [en ligne], Revue d'économie
régionale et urbaine, 30 avril 2018.

1. Périurbanisation : voir p. 77.

2. Gentrification : voir p. 60.

Doc 9 p. 69 : Le pôle de Paris-Saclay

À une vingtaine de kilomètres au sud de Paris, sur le plateau de Saclay, l'État a décidé en 2008 de créer, en s'appuyant sur un potentiel déjà considérable, un grand pôle universitaire et scientifique de rang mondial : Paris-Saclay. [...] Présenté comme un moteur d'innovation et un levier de développement économique, il vise à renforcer la compétitivité de la France dans l'économie de la connaissance [...]. Cette opération majeure est un objet d'étude particulièrement intéressant aux échelles locale, régionale, nationale, européenne et mondiale [...]. Comme projet universitaire, scientifique et technologique, il s'inscrit dans les grandes mutations contemporaines des systèmes productifs que connaît le territoire national depuis plusieurs décennies. Il témoigne en particulier des extraordinaires atouts dont dispose le pays pour relever et répondre aux grands défis d'avenir [...]. Comme projet économique et social, il traduit et accélère le processus de métropolisation qui organise très largement la hiérarchie urbaine et les grands équilibres territoriaux à l'échelle nationale [...]. Comme opération majeure d'aménagement du territoire, il participe de la refonte urbaine, sociale et fonctionnelle de l'ensemble de l'espace francilien.

Laurent Carroué, directeur de recherche à l'Institut français de géopolitique, « Paris-Saclay, une Silicon Valley à la française ? », Géoconfluences [en ligne], 14 mars 2017.

Doc 2 p. 70 : Le dynamisme des métropoles

Traduction urbaine de la mondialisation, le métropolisation consiste [...] en une concentration de la population et des activités de commandement dans les plus grandes villes, mais aussi en un processus de hiérarchisation des activités profitant aux villes mondiales mises en réseau. Les fonctions métropolitaines supérieures [...] reposent sur quelques secteurs clés : les arts, la banque-assurance, le commerce, la gestion, l'information, l'informatique, la recherche, les services aux entreprises, les télécommunications et les transports. [...]

L'attractivité des métropoles s'établit [...] d'un côté selon des critères classiques – une bonne accessibilité grâce à une desserte performante en transports, des services aux entreprises suffisamment développés, un marché de main-d'œuvre et de consommation –, et d'un autre côté selon des nouvelles aménités comme la qualification de la main-d'œuvre, l'importance des structures de formation supérieures et de recherche ou la qualité du cadre de vie et de la vie culturelle.

Ces évolutions modifient la hiérarchie urbaine : Grenoble est la 2^e métropole française selon les fonctions métropolitaines, suivie par Toulouse et Montpellier, alors que Lyon, 2^e agglomération de France, n'est que 4^e métropole, et Marseille, 3^e agglomération, n'est que la 11^e métropole.

Alexandra Monot (dir.), docteur en géographie,

La France, géographie générale, Bréal, 2017.

Doc 4 p. 73 : L'importance des villes petites et moyennes en France

Outre les métropoles, il existe une multiplicité de villes petites et moyennes qui forment l'essentiel de l'armature urbaine du territoire national.

Les villes moyennes polarisent un espace régional plus restreint que les métropoles, mais elles ont un rôle essentiel dans la vie quotidienne des habitants car elles concentrent les services administratifs, sanitaires et commerciaux essentiels aux populations. Elles possèdent en effet les services intermédiaires auxquels la population d'un bassin de vie a recours de manière régulière quoique non quotidienne, comme les administrations, les hôpitaux, les universités... Elles jouent un rôle d'intermédiaire entre les métropoles et le reste du territoire. Toutefois, ces villes moyennes sont de plus en plus menacées dans leurs fonctions par le retrait de certains services de l'État et par le choix de la concentration de certains services dans des pôles plus grands. [...]

Le réseau des petites villes est quant à lui très diversifié. Ces villes, relais locaux, ont des fonctions de proximité essentielles, notamment en ce qui concerne les commerces et les services du quotidien. Elles peuvent par ailleurs avoir des fonctions spécialisées qui dépendent de la nature de leurs interactions avec le reste du réseau urbain.

Éloïse Libourel, géographe au laboratoire ville mobilité transport (LVMT),

Géographie de la France, © Armand Colin, 2017.

Cours. La France : le métropolisation et ses effets (p. 76-77)

Quelles sont les caractéristiques de la métropolisation en France ?

1 - Urbanisation et métropolisation en France

La France est un pays urbanisé. Plus de 9 habitants sur 10 résident dans les aires urbaines. Les principales d'entre elles constituent une armature hiérarchisée de métropoles : Paris est la plus vaste et la plus peuplée avec 12,6 millions d'habitants, soit 5,5 fois plus que la suivante, Lyon. Les dix principales aires métropolitaines concentrent 36 % de la population en France.

Le rayonnement des métropoles s'est renforcé. Elles profitent depuis trois décennies des effets de la décentralisation et du processus de métropolisation qui s'est généralisé à l'ensemble du territoire. Les différentes lois de décentralisation ont accordé des compétences élargies en matière de transport, d'emploi, de culture, d'aménagement des territoires. Depuis les lois de 2014 et 2015, la France compte désormais 22 métropoles qui structurent leurs territoires régionaux. Les infrastructures et les réseaux de transport permettent leur intégration à toutes les échelles.

Les dynamiques de métropolisation sont inégales. Les métropoles du Sud (Nice, Marseille, Toulouse...) et de l'Ouest (Rennes, Nantes, Bordeaux...) connaissent une croissance démographique soutenue. Elles sont attractives et disposent des mêmes atouts : cadre de vie agréable (proximité de la mer, de la montagne...), économies tertiaires, patrimoine valorisé dans les centres urbains, équipements culturels... À l'opposé, la dynamique est moins importante dans les métropoles du Nord (Amiens)

et de l'Est (Metz) ainsi qu'en outre-mer (Fort-deFrance, Pointe-à-Pitre, Saint-Denis-de-la-Réunion...).

2 - L'affirmation de la métropole parisienne

Paris domine le réseau métropolitain national. Capitale de la France depuis le VI^e siècle, elle centralise les réseaux de transport routiers, ferroviaires, aériens... Les six gares parisiennes sont les plus fréquentées de France avec un trafic total de plus de 500 millions de passagers par an. Le hub aérien de Paris (Roissy, Orly, Le Bourget) est le deuxième d'Europe derrière Londres avec plus de 100 millions de passagers en 2017.

L'agglomération parisienne s'organise de manière polycentrique. Le centre de Paris concentre encore de nombreuses activités, mais l'expansion des dernières décennies a fait émerger de nouveaux pôles à La Défense (plus forte concentration de sièges sociaux en Europe), dans la Plaine Saint-Denis (industries du numérique), autour de Villejuif (technologies de la santé) ou du plateau de Saclay (hautes technologies). Ces pôles seront reliés par le Grand Paris Express, vaste rocade de métro, à l'horizon 2030.

Paris est la seule métropole mondiale en France. Elle est à la tête d'une région, l'Île-de-France, qui concentre 31 % de la richesse nationale et près de 4,5 % du PIB de l'Union européenne (à 28). La Métropole du Grand Paris est le premier bassin d'emploi en Europe. C'est aussi une capitale mondiale des congrès, de la culture, du luxe, du tourisme. En 2024, elle accueillera les Jeux olympiques.

3 - Diversité et inégalités des villes petites et moyennes

Les villes petites et moyennes constituent le dernier échelon de la hiérarchie urbaine. Situées sous le seuil des 200 000 habitants, elles regroupent, en 2018, 23 % de la population et 26 % des emplois. Elles sont souvent confrontées au déclin démographique : Chalon-sur-Saône a perdu 13 000 habitants entre 1975 (58 000 habitants) et 2017 (45 000). Face aux métropoles régionales, ces villes sont exposées au vieillissement démographique et au ralentissement économique.

Les centres urbains de nombreuses villes petites et moyennes concentrent les difficultés. Face à l'étalement urbain et à la périurbanisation des grandes métropoles, certains centres se sont dévitalisés : fermeture des petits commerces, dégradation des logements, pauvreté urbaine, diminution des équipements de service public... 222 d'entre eux bénéficient depuis 2018 du plan « Action cœur de ville » lancé par l'État qui vise à les rendre plus dynamiques.

Toutefois, les villes petites et moyennes disposent de nombreux atouts. L'aspiration des populations à vivre dans des villes « à taille humaine » demeure forte. Face aux problématiques des grandes métropoles (saturation, pollution, gentrification...), ces villes se caractérisent par des marchés foncier et immobilier accessibles, des cadres de vie authentiques, un patrimoine valorisé... Celles situées à proximité des grandes métropoles (Albi, proche de Toulouse) tirent profit du dynamisme de ces dernières. Celles situées sur les littoraux (La Rochelle, Sète...) bénéficient de l'attractivité balnéaire.

Doc 1 p. 78 : Le retour en grâce des gratte-ciel à Paris

« Nous sommes entrés dans une nouvelle ère », assure Jean-Louis Missika, adjoint à la maire de Paris chargé de l'urbanisme et de l'architecture. Une ère verticale. Méprisée pendant des décennies, la tour reprend du galon dans la capitale. [...]

Élever un gratte-ciel relève en effet de l'exploit à Paris, qui est l'une des villes les plus plates et les plus denses au monde. [...] « Certains collectifs, associations et élus parisiens ont banni les tours de leur conception urbaine, et sont systématiquement contre », regrette Jean-Louis Missika. [...]

Six projets d'immeubles de grande hauteur sont lancés dans le 12^e arrondissement et trois dans le 13^e arrondissement [...]. Une chose est sûre, la tour parisienne restera celle du périphérique. En raison d'un plan local d'urbanisme (PLU) très strict, il est peu probable que des gratte-ciel poussent en plein centre-ville. « Les périphéries nous intéressent pour implanter des grandes hauteurs, car notre but est de créer de nouvelles centralités », précise Jean-Louis Missika. Pour, à terme, attirer les investisseurs déçus du Brexit¹ et accueillir les futurs Jeux olympiques...

Anne-Lise Carlo, « Le retour en grâce des gratte-ciel à Paris »,

Le Monde, 15 septembre 2017.

1. Sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.

Doc 6 p. 79 : « Stop aux tours à Paris »

Parce que nous refusons de densifier davantage Paris, une des villes les plus denses du monde. Ce dont nous avons besoin, ce sont de nouveaux espaces de respiration.

Parce qu'il faut laisser davantage d'espaces « non construits » à Paris. Parce que nous voulons aussi des lieux publics disponibles pour laisser libre cours à l'utilisation gratuite, populaire, ponctuelle et diverse.

Parce qu'il n'y a pas assez d'espaces verts à Paris. Les bois, les jardins, les squares et espaces verts sont sur-occupés. Avec seulement 2,05 m² par habitant, Paris est l'une des métropoles où la nature en ville est la moins présente.

Parce que les tours n'aident pas à lutter contre l'étalement urbain. À l'échelle de l'agglomération, la construction de tours de bureaux dans Paris n'empêchera aucunement l'étalement urbain (phénomène de développement des surfaces urbanisées à la périphérie des villes) en grande couronne dû essentiellement à l'extension des zones d'habitat ou de commerces au détriment de terres agricoles.

À l'échelle de Paris, la construction de tours n'est pas contrebalancée par une protection accrue des espaces libres ou des espaces verts existants, bien au contraire.

Collectif « Stop aux tours à Paris », février 2018.