

# Géographie

## CHAPITRE 2 – La France : la métropolisation et ses effets

### Étude de cas p. 58 : Les effets de la métropolisation à Paris

### Doc 6 p. 60 : Les jeux Olympiques de Paris 2024 et leurs effets

#### territoriaux

Les jeux Olympiques sont défendus comme des outils essentiels à la construction métropolitaine [...] [qui] s'exprime dans trois thèmes : logement (en direction des classes moyennes qui ne peuvent plus acheter dans Paris), espace public [...] et transports [...]. Sur ce dernier point, le grand chantier est le Grand Paris Express avec [...] ses 68 nouvelles gares, supports de nouveaux quartiers évitant la logique de la ville-dortoir et même cherchant à redynamiser des secteurs entiers de la banlieue parisienne. Le second dossier prioritaire en Île-de-France, [...] c'est le logement et l'habitat. [...] [Par exemple,] construit en bordure du parc de la Courneuve pour environ 1 500 journalistes, [...] [le « cluster des médias »] est amené à devenir un quartier résidentiel avec 1 400 logements, érigé en « cité-jardin du XXI<sup>e</sup> siècle ». Ce ne sera pas pour 2024 mais à moyen terme, sans garantie de succès ni de greffe avec les autres espaces urbains, d'autant que des débats ont agité la phase de projet et de réalisation, que ce soit sur la densité urbaine ou le risque de gentrification.

**Stéphane Merle, docteur en géographie, « Les jeux Olympiques de Paris 2024 et leurs effets territoriaux », *Géoconfluences*, 9 juillet 2024.**

## **Doc 8 p. 61 : Les inégalités sociales, un défi du Grand Paris**

C'est une vision ringarde de considérer que la ville c'est uniquement la densité.

Aujourd'hui, les campagnes font partie de la ville [...]. Allez le matin sur les quais des gares de Meaux et de Rambouillet et dites-moi si les gens qui s'y pressent ne font pas partie de l'agglomération parisienne. [...]

Pour moi la question première n'est pas celle du rang international de Paris. Paris garde des atouts économiques, culturels, scientifiques, extraordinaires à l'échelle mondiale. [...] La vraie question est de savoir comment éviter que la métropole parisienne ne s'enfonce dans une spirale de crise sociale, qui serait pénalisante pour le pays. Elle est aussi, toujours et encore, de sortir de cette dualité interne qui ne fait que se renforcer entre le petit Paris et le vrai Paris, et qui enferme une partie importante de nos élites dans une vision déconnectée du reste de la société. Le problème majeur c'est l'indifférence par rapport à la montée des inégalités sociales. Le Grand Paris devait, doit toujours, être une réponse à cela.

**Entretien avec Pierre Veltz, urbaniste, « Il faut créer une région/métropole capable de piloter l'aménagement dans toutes ses dimensions », *Hérodote*, « Géopolitique du Grand Paris », n° 193 (2), 2024.**

## Cours p. 62 : La France : la métropolisation et ses effets

### 1. Urbanisation et métropolisation en France

**La France est un pays très urbanisé.** Plus de 9 personnes sur 10 résident dans les **aires d'attraction des villes**. Les principales d'entre elles constituent une armature hiérarchisée de **métropoles** : Paris est la plus vaste et la plus peuplée avec 13,1 millions d'habitants, soit 5,6 fois plus que la suivante, Lyon. Les dix principales aires métropolitaines concentrent 37 % de la population en France.

**Le rayonnement des métropoles s'est renforcé.** Elles profitent depuis quatre 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 aux métropoles 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, Montpellier, 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-de-France, Pointe-à-Pitre...).

## 2 L'affirmation de la métropole parisienne

**Paris domine le réseau métropolitain national.** Capitale de la France depuis le VI<sup>e</sup> 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 560 millions de passagers par an. Le **hub** aérien de Paris (Roissy, Orly, Le Bourget) est le deuxième d'Europe derrière Londres avec 100 millions de passagers en 2023.

**L'agglomération parisienne s'organise de manière polycentrique.** Le centre de Paris rassemble 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 (recherche et développement, 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 5,3 % du PIB de l'Union européenne en 2024. 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 a accueilli les jeux Olympiques.

## 3. Diversité et inégalités des villes petites et moyennes

**Les villes petites et moyennes constituent l'échelon de base de la hiérarchie urbaine.** Situées sous le seuil de 200 000 habitants, leurs aires d'attraction regroupent, en 2024, 64 % de la population. Elles sont, pour certaines d'entre elles, confrontées au déclin démographique : Saint-Quentin (Aisne) a perdu 14 000

habitants entre 1975 et 2021, passant de 67 000 habitants à 53 000, soit une baisse de 21 %. 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... 245 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 des réseaux de transport, pollution, **gentrification**...), ces villes se caractérisent par des marchés foncier et immobilier accessibles, des cadres de vie agréables, 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.

## **S'entraîner p. 66 : Les espaces métropolitains sont-ils adaptés aux enfants ?**

### **Doc 2 p. 66 : La place des enfants dans la ville**

« [...] [Les villes] sont plutôt aménagées pour circuler, pour être efficaces ; elles ont été construites pour les heures de pointe du matin et du soir et les trajets domicile-travail. Et évidemment, autour de la voiture. Les enfants, eux, n'y circulent quasiment plus seuls. Ils ont moins d'espaces dédiés et agréables pour se déplacer, jouer, aller voir les copains. Ils sont souvent assignés à résidence, dans un espace clos, soit à l'école, soit à la maison. Ils ont perdu en autonomie. [...] Selon plusieurs études menées par des sociologues au Royaume-Uni dans les années 2000 ou à Bordeaux en 2014 par l'Observatoire des mobilités et des rythmes de vie, dans les années 1950, les enfants avaient une autonomie d'à peu près 4 km autour de leur domicile ; dans les années 1990, on est passé à 400 mètres ; aujourd'hui, on est quasiment à 0. Les enfants en ville sont conduits par les parents : regardez ces images de trottinettes évolutives où les parents poussent les enfants. 88 % des enfants sont accompagnés à l'école par leurs parents ; c'est encore le cas de 77 % des collégiens. [...] On a eu tendance à aménager les villes pour être efficace, pour circuler, pas pour interagir. Regardez les trottoirs ! Ils ne sont pas faits pour échanger. Ils ne sont pas assez larges. Sur la plupart d'entre eux, si on s'arrête, on gêne les autres. Et je ne vous raconte pas si on a une poussette ou qu'on est en fauteuil roulant. »

**Madeleine Masse, urbaniste, entretien pour *Ouest-France*, « Les villes ne sont pas adaptées pour les enfants, il faut les repenser », 2 septembre 2023.**

## **S'entraîner p. 67 : Quelles sont les dynamiques des espaces périurbains en France ?**

### **Doc 2 p. 67 : Les mutations des espaces périurbains**

Les mutations qui traversent les espaces périurbains sont plurielles [...]. Si le périurbain est le plus souvent associé au développement de lotissements pavillonnaires, les modes d'habiter y sont également en mutation. De manière ponctuelle, des projets urbanistiques novateurs, qui peuvent prendre la forme d'écoquartiers, y apparaissent [...]. De manière plus générale, la densification affecte les espaces périurbains, et des opérations de logement collectif privé ou social, s'y réalisent [...]. La dépendance des ménages à l'égard de l'automobile est une réalité des mobilités dans le périurbain. S'il n'est plus possible de réduire le périurbain à [...] l'usage de l'automobile à des fins strictement personnelles, bouger, se déplacer nécessite la mise en place de systèmes innovants et adaptés. Ceux-ci peuvent, en particulier, prendre la forme de dispositifs de covoiturage ou de TAD (transports à la demande). [Par ailleurs], le périurbain devient un « agriurbain ». La valorisation des circuits courts et le soutien à une agriculture plus écologique [...] s'inscrivent dans cette logique [...]. Résider dans le périurbain constitue aussi un moyen de nouer des formes d'engagement complexes, marquées par une attention renouvelée au local et à l'environnement.

**Didier Desponds et Claire Fonticelli, « Le périurbain : quelles perspectives en temps post-pandémiques ? », Politiquedulogement.com, mai 2022.**

## Débat p. 68

### Doc 2 p. 68 : Une multiplication des projets de végétalisation

Les villes à travers le monde, en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, ont déployé des efforts importants pour se végétaliser. Les espaces verts sont désormais à considérer dans leurs diversités et leurs particularités et sont, au même titre que les espaces bâtis, des éléments fondateurs de l'identité d'une ville. Il y a donc un véritable verdissement de la ville, d'autant plus que celui-ci est considéré à maints égards comme à la fois un moyen et une preuve des efforts accomplis par la collectivité pour construire, peu à peu, une ville plus durable. Ainsi le végétal est-il mis en avant sous bien des formes : fleurissement des artères, alignements d'arbustes et d'arbres, squares et jardins « esthétisés et paysagers », parcs aux fonctions de loisirs diverses, rues et bâtiments « végétalisés », retour des jardins ouvriers ou des potagers, tous lieux d'une nature « domestiquée », mais aussi sites naturels (coteaux, prairies inondables, berges, etc.) intégrés dans des stratégies de requalification urbaine<sup>1</sup>, points de rencontre entre la nature « sauvage » et les citoyens qui rêvent d'une ville toujours plus verte. L'espace public ainsi mis en valeur fournit alors une image attractive et dynamique des métropoles. La forêt urbaine participe à cet imaginaire par sa diversité et sa complexité, mais ne peut y être réduite [...].

**Bastien Castagneyrol, Serge Muller, Alain Paquette, coordinateurs, *De l'arbre en ville à la forêt*, Éditions Quæ, Presses de l'Université du Québec, 2024.**

1. Opération majeure d'aménagement d'un espace urbain pour le revaloriser, changer son organisation ou sa fonction.

### **Doc 3 p. 69 : Le risque de « gentrification verte »**

Plus les villes se développent, plus leurs habitants doivent pouvoir profiter des forêts urbaines – et être en relation avec elles – pour préserver leur bien-être. Pourtant, malgré leur importance, les forêts urbaines ne sont pas toujours faciles d'accès. Les arbres et les parcs urbains sont répartis de manière inéquitable dans de nombreuses villes du monde. Les personnes marginalisées sur le plan socio-économique ont généralement moins accès aux forêts urbaines, alors qu'elles en tireraient probablement des avantages pour leur santé. [...] Les villes doivent être conscientes du risque de gentrification verte, phénomène qui se produit lorsque les programmes de verdissement engendrent une série de retombées négatives généralement associées à la gentrification. Il peut s'agir de l'augmentation de la valeur des terrains ou des propriétés, qui entraîne une hausse des taxes foncières et rend la vie moins abordable, de la modification du caractère d'un quartier ou du déplacement de résidents de longue date à faibles revenus.

**Lorien Nesbitt, University of British Columbia, « Comment éviter la  
“gentrification verte” et rendre les forêts urbaines accessibles ? », *The  
Conversation*, 1<sup>er</sup> septembre 2021.**

## **Synthèse p. 70 : La métropolisation : un processus mondial différencié**

### **1. Le XXI<sup>e</sup> siècle : siècle de la métropolisation**

**Le monde est majoritairement urbain.** 59 % des habitants de la planète vivent dans les villes. Les pays développés sont les plus urbanisés. D'ici 2050, en raison de l'importance de l'exode rural et de l'étalement urbain, 90 % des nouveaux urbains seront africains et asiatiques. En France, le taux d'urbanisation dépasse 90 %.

**La croissance urbaine a favorisé l'émergence des métropoles.** En 2025, 45 d'entre elles comptent plus de 10 millions d'habitants. La majorité de ces mégapoles sont situées dans les pays en développement. En France, les dix principales aires métropolitaines concentrent 37 % de la population.

### **2. Les métropoles : au centre du monde**

**Les métropoles concentrent les activités et la richesse.** Tokyo (Japon) dispose du 1<sup>er</sup> PUB mondial. Dans les mondes émergents, Shanghai (Chine) est la métropole la plus prospère. En France, Paris concentre près du tiers du PIB national. Les lieux de la puissance financière (places boursières, sièges sociaux des FTN) se rassemblent dans les quartiers d'affaires.

**Les métropoles rayonnent dans les domaines politique et culturel.** Elles regroupent les sièges des gouvernements nationaux et des grandes institutions internationales. Elles accueillent des événements planétaires (jeux Olympiques) et sont d'importantes destinations du tourisme international. Paris est la métropole la plus visitée au monde.

### **3. Mise en concurrence et inégalités socio-spatiales**

**La mondialisation met en concurrence les métropoles.** L'archipel métropolitain mondial est au cœur des mobilités humaines et attire tout type de population : cadres qualifiés, étudiants... En France, Paris est une métropole mondiale, et de nombreuses autres métropoles (Lyon, Toulouse, Marseille...) aspirent à rayonner au-delà de leur environnement régional.

**Les métropoles sont marquées par de fortes inégalités socio-spatiales.** Dans les métropoles développées, les quartiers de populations aisées et les quartiers de populations pauvres sont dissociés. Les centres sont marqués par la gentrification. Les bidonvilles sont nombreux dans les métropoles en développement. Plus de 90 % des urbains pauvres vivent dans les métropoles en développement.

## Réviser p. 78

### Doc 1 p. 78 : La transformation socio-économique de Harlem

Dans le centre historique de ce quartier africain-américain, la population noire ne représente plus que 51,8 % des 130 440 habitants recensés en 2020 (sur 8 millions de New-Yorkais), contre 87,6 % en 1990 et 63 % en 2010. [...]

[Dans la décennie 1970], semblable à d'autres ghettos de grandes villes américaines, Harlem concentrait alors de nombreux problèmes sociaux et souffrait d'une image dégradée. [...]

C'est l'administration du maire de New-York de 1978 à 1989, Edward Koch, qui a mis en place les premiers programmes destinés à « revitaliser » le quartier. [...]

De 2002 à 2013, le maire milliardaire Michael Bloomberg a finalisé la gentrification du quartier en soutenant des enseignes commerciales, la rénovation du front d'eau, l'élévation des immeubles et la construction de logements luxueux [...].

L'amélioration des services, des commerces, des transports et l'attraction de touristes ont nourri l'augmentation des prix et ont ainsi évincé les ménages les plus précaires.

**Charlotte Recoquillon, « Harlem (New York), une gentrification à l'américaine »,**

**Carto n° 84, juillet-août 2024.**

## Doc p. 79

Paris serait, selon les uns, un territoire favorisé qui aspire les financements publics, où les rois, empereurs puis présidents français posèrent leur marque monumentale en y faisant bâtir des palais, des musées, des joyaux architecturaux – autant d'édifices qui ont fait de la capitale française l'une des villes les plus visitées au monde. Elle serait aussi la cible privilégiée des investissements – notamment étrangers et privés – où se réalisent de très coûteux projets tels que le nouveau métro automatique Grand Paris Express. Cette concentration contribuerait ainsi aux inégalités territoriales de toutes sortes dont souffre la France, et notamment aux inégalités dans l'accès aux équipements collectifs et aux services publics.

Mais, d'un autre point de vue, la capitale française, parce qu'elle constitue un nœud de transport multimodal, qu'elle abrite de nombreux sièges sociaux de multinationales et des secteurs d'activité bien spécifiques, offrirait aussi aux autres métropoles françaises, principalement celles de Lille et de Lyon, une interface avec l'économie mondiale qui génère de la croissance grâce aux connexions avec le marché international et à la présence de filiales de grands groupes [...]. [...]

La richesse produite à Paris ou en Île-de-France est loin d'y être intégralement dépensée si l'on s'intéresse aux flux des navetteurs<sup>1</sup>, aux flux touristiques infranationaux, aux territoires accueillant des résidences secondaires ou aux lieux de vie des retraités. [...]

Outre l'opposition fréquemment mise en avant entre Paris et la province, on retrouve au sein même de l'Île-de-France d'importantes inégalités.

**Vladimir Pawlotsky, « Paris, ville mondiale », *Questions internationales*, juin-  
septembre 2023.**

1. Personnes qui effectuent des déplacements quotidiens (navettes) entre leur domicile et leur lieu de travail.