Fiche

Le monde connaît aujourd'hui une urbanisation croissante : depuis 2007, plus de 50 % des habitants de la planète vivent en ville. À quelque échelle qu'on se place, les principales villes bénéficient en premier lieu de cette croissance : on parle de métropolisation du monde. Activités, populations et centres de commandement tendent à se regrouper. Les fonctions métropolitaines créent des hiérarchies entre ces villes qui sont révélatrices des mutations profondes des espaces, tant par les équipements qu'elles abritent que par les réseaux de transports qu'elles développent et dont elles bénéficient. Les métropoles contribuent ainsi à structurer les réseaux de flux.

I. Les métropoles et leurs fonctions

Les **fonctions métropolitaines** permettent de hiérarchiser les villes. Au sein de l'espace urbain, ces différentes fonctions, réunies dans le même espace, entrent en relation et soutiennent mutuellement leur affirmation, renforçant encore l'attractivité de la métropole.

1. Le poids démographique

• Le terme **métropole signifie « ville mère ». C'est le fait qu'une ville commande un espace qui fait d'elle une métropole et pas uniquement son poids démographique**. À l'échelle mondiale, l'agglomération de Dacca, au Bangladesh, n'a que peu d'influence malgré ses 14 millions d'habitants qui font d'elle une mégapole (une très grande ville). Milan, avec 4 millions d'habitants, en a beaucoup plus. Toutefois, à l'échelle du Bangladesh, voire de l'Asie du Sud, Dacca est une métropole. **Il convient donc toujours de définir l'espace dont on parle pour définir l'influence d'une métropole,** que cette influence soit locale, régionale, nationale ou mondiale.

• Toutefois, il existe souvent un seuil démographique qui fait que les métropoles sont souvent de très grandes villes. Les principales mégapoles du monde sont aujourd'hui situées au Sud : Mexico, Jakarta, Shanghai, Sao Paulo, Mumbai, Delhi ou Manille dépassent les 20 millions d'habitants. Au Nord, seules Tokyo et New York atteignent de tels seuils démographiques. Pourtant, en termes d'influence mondiale, ce sont New York, Tokyo, Londres et Paris qui ont une influence déterminante et qu'on appelle des **villes mondiales**. Or, Paris et Londres, avec une dizaine de millions d'habitants, possèdent une influence supérieure à celle de villes bien plus peuplées. Quelles sont donc les fonctions qui donnent une influence aux métropoles ?

2. Les fonctions économiques

• **Les premières fonctions qui permettent de hiérarchiser les métropoles sont économiques**. Elles concernent tout d'abord les **acteurs institutionnels** des économies, liés aux États ou aux organisations internationales. L'importance de la **bourse** peut être déterminante. La City, Wall Street, le Tokyo Stock Exchange ou le palais Brongniart renforcent le poids économique de Londres, New York, Tokyo et Paris, qui sont déjà des villes mondiales. Mais l'importance de la bourse de Francfort donne à cette ville de 750 000 habitants un poids déterminant dans l'économie mondiale, car elle est la principale place financière de l'une des plus grandes puissances économiques mondiales, l'Allemagne. Viennent ensuite les sièges des grandes **organisations internationales** comme le FMI. Les entreprises privées, notamment les **FTN**, choisissent également les métropoles pour installer leurs **sièges sociaux** dans des quartiers d'affaires, ou **CBD** (Central Business District), comme la City, la Défense ou Shinjuku.

3. Les fonctions culturelles et politiques

• Les **fonctions culturelles** jouent également un rôle dans la constitution des métropoles : posséder des universités influentes, des bibliothèques, des opéras et des théâtres, ainsi que des salles de concert affirme le rang d'une ville.

• Enfin, posséder le **siège d'un gouvernement**, des **administrations** contribue à l'influence d'une ville : même si elle n'a pas le poids économique de New York, ni une population comparable, Washington possède un rayonnement mondial.

Exercice n°1

Exercice n°2

II. Les métropoles et les réseaux

1. Métropoles et réseaux de transport

• **Les métropoles concentrent les principaux réseaux de transport**. Cela contribue à leur affirmation comme lieu central et à la connexion de métropoles entre elles, *via* les lignes aériennes et les lignes de trains à grande vitesse, les autoroutes. Ceci passe par la réalisation de grandes infrastructures.

• Les aéroports en sont un bon exemple : les principaux **hubs aéroportuaires** sont situés dans les métropoles, à l'exemple de Paris-Charles-de-Gaulle, où le quatrième terminal est en projet. Mais certains hubs, comme celui d'Atlanta, sont situés dans des villes qui ne

sont pas des métropoles de premier ordre, mais qui bénéficient d'une **situation stratégique** entre plusieurs espaces métropolitains.

2. Métropoles et flux économiques

• **Les métropoles polarisent les flux économiques**. Elles sont des lieux majeurs de la tertiarisation des économies et de leur passage aux nouvelles technologies, car on trouve en leur sein à la fois les lieux de recherches et les grandes entreprises : le MIT à Boston ou encore les espaces de la Silicon Valley à San Francisco montrent l'importance de ces logiques pour les espaces métropolitains. Les métropoles sont donc des espaces ouverts, plus ouverts que les villes moins influentes ou que les espaces ruraux environnants.

• Les métropoles fonctionnent donc de manière double : non seulement elles interagissent avec l'espace qui les environne, dans un rapport de domination et de rayonnement des richesses, mais aussi avec les autres métropoles, plus lointaines.

• Ainsi, on a pu parler **d'archipel métropolitain mondial**, montrant les liens privilégiés entre les grandes métropoles mondiales et les villes moins influentes qui sont liées avec elles. Cette structure traduit l'affirmation des métropoles des pays émergents, qui forment les principaux relais des villes mondiales. Le Cap ou Rio de Janeiro voient ainsi leur influence croître, portée par l'importance économique et culturelle des pays où elles se trouvent.

Exercice n°3

3. Métropoles et flux humains

• Les métropoles concentrent également les flux humains. Dans les pays en voie de développement, l'exode rural vient augmenter la population urbaine. Partout dans le monde, elles attirent les cadres et les populations diplômées, mais aussi les personnes en recherche d'emploi. Elles sont donc des lieux de brassages sociaux liés à l'emploi. Elles sont aussi les lieux de circulation des personnes effectuant un déplacement professionnel.

• Concernant le tourisme, les métropoles constituent une des principales destinations. Une métropole comme Dubaï a même misé de façon déterminante sur le tourisme, en plus de la constitution d'une place financière, pour affirmer son rayonnement à grande échelle.

Exercice n°2

III. La croissance des métropoles : un enjeu géographique majeur

1. Une croissance inégale

• La croissance urbaine s'effectue de manière inégale suivant les cas. Pour comprendre ce phénomène, il faut observer **l'inégalité des taux d'urbanisation**. Dans les pays du Nord, où la population urbaine représente entre 80 et 90 % de la population totale, cet accroissement est désormais modéré, même s'il se poursuit, surtout pour des raisons d'attractivité

• Dans les pays du Sud, les situations sont diverses. En Amérique latine, les métropoles concentrent une part importante de la population, mais en Afrique subsaharienne, seule 28 % de la population est urbaine. Les villes y connaissent une croissance importante, car elles accueillent une part importante de l'exode rural, en plus d'un accroissement naturel important. En Asie, si le taux d'urbanisation est plus important, les villes d'Asie du Sud connaissent une situation comparable. **L'enjeu de l'affirmation des fonctions métropolitaines, en plus de la croissance démographique, est déterminant pour l'avenir de ces villes**.

2. Un étalement urbain

• Les métropoles tendent donc à s'étendre. Ce processus prend plusieurs formes. Le premier est celui qui se traduit par la formation d'un espace périurbain formé de plusieurs couronnes de banlieues. Cette aire urbaine nécessite la mise en place d'infrastructures et donc une gestion des transports et services internes à la métropole. Dans les métropoles du Sud, les difficultés à structurer l'aire urbaine face à la croissance de la population se traduisent par l'importance des quartiers d'autoconstruction, parfois des bidonvilles, comme les favelas au Brésil, ou les *slums* de Mumbai.

• Cet étalement aboutit parfois à la constitution de **conurbations** entre plusieurs métropoles, dont les plus importantes constituent des **mégalopoles**. Il en existe trois principales dans le monde : celle du nord-est des États-Unis, de Boston à Washington, avec 52 millions d'habitants, celle du Japon, de Sendai à Fukuoka, qui s'étire sur près de 800 km, avec 110 millions d'habitants, soit 80 % de la population du pays sur 8 % de sa superficie, et celle de l'Europe rhénane, de Londres à Milan, plus diffuse, avec parfois des espaces non bâtis entre les villes la composant, mais qui compterait 73 millions d'habitants.

3. Des espaces de contrastes

• Les métropoles traduisent donc les contrastes au sein des espaces liés à la mondialisation. D'une part, on constate l'affirmation des lieux centraux. Les CBD anciens renforcent leur poids, comme la City à Londres, où de nouveaux gratte-ciel sortent de terre, mais de nouveaux quartiers d'affaires émergent aussi dans d'anciennes périphéries bien reliées au centre où le terrain est moins cher, souvent grâce à la présence de friches industrielles. À Londres, c'est le cas du quartier des Docks. La ville tend ainsi à devenir polycentrique.

• En termes d'habitat, on constate une **gentrification** des espaces proches des centres, où les anciens quartiers d'habitat populaire sont

réinvestis par des populations aisées. Les espaces périurbains sont marqués par des clivages importants entre espaces d'habitat favorisés, parfois fermés comme les *gated communities* aux États-Unis, les quartiers défavorisés et des classes moyennes souvent repoussées loin des centres.

• L'avenir des métropoles dépend de **questions environnementales**, comme la pollution de l'air par le chauffage ou l'air conditionné, ou par le transport automobile.

Exercice n°4

Exercice n°5

© 2000-2025, Miscellane