

ÉVALUATION - QUESTION PROBLÉMATISÉE

Comment la métropolisation transforme-t-elle l'espace des métropoles ? Vous pourrez présenter le puissant étalement urbain qui affecte les métropoles, l'émergence de nouveaux centres fonctionnels au sein des métropoles ainsi que l'allongement des mobilités intra-métropolitaines.

Coups de pouce

- La première phrase donne la problématique
- Les phrases suivantes donnent les trois parties du plan
- Pensez bien à rédiger une introduction suivant les étapes suivantes :
 - o Accroche
 - o Définition des mots clés
 - o Annonce de la problématique
 - o Annonce rédigée du plan
- Pensez bien à rédiger une conclusion suivant les étapes suivantes :
 - o Résumé des parties du plan
 - o Réponse à la problématique
- Dans votre réponse, n'hésitez pas à intégrer des exemples précis tirés de l'étude de cas sur Paris ou sur Mexico, à citer des chiffres présents ou à tracer un schéma cartographique (qui se trouvent dans l'une des deux fiches de révision).

ÉVALUATION - QUESTION PROBLÉMATISÉE

Comment la métropolisation transforme-t-elle l'espace des métropoles ? Vous pourrez présenter le puissant étalement urbain qui affecte les métropole, l'émergence de nouveaux centres fonctionnels au sein des métropoles ainsi que l'allongement des mobilités intra-métropolitaines.

Coups de pouce

- La première phrase donne la problématique
- Les phrases suivantes donnent les trois parties du plan
- Pensez bien à rédiger une introduction suivant les étapes suivantes :
 - o Accroche
 - o Définition des mots clés
 - o Annonce de la problématique
 - o Annonce rédigée du plan
- Pensez bien à rédiger une conclusion suivant les étapes suivantes :
 - o Résumé des parties du plan
 - o Réponse à la problématique
- Dans votre réponse, n'hésitez pas à intégrer des exemples précis tirés de l'étude de cas sur Paris ou sur Mexico, à citer des chiffres présents ou à tracer un schéma cartographique (qui se trouvent dans l'une des deux fiches de révision).

ÉLÉMENTS DE CORRECTION - QUESTION PROBLÉMATISÉE

Les embouteillages sur les infrastructures routières sont le symptôme d'un dysfonctionnement mais aussi le révélateur de l'organisation même des espaces métropolitains. Ils sont intimement liés aux mutations spatiales induites par la métropolisation, ce processus de concentration des hommes et des fonctions de commandement au sein des villes les plus puissantes qu'on appelle des métropoles.

Comment la métropolisation transforme-t-elle l'espace des métropoles ? Nous présenterons le puissant étalement urbain qui affecte les métropole, l'émergence de nouveaux centres fonctionnels au sein des métropoles ainsi que l'allongement des mobilités intra-métropolitaines.

I. Un puissant phénomène d'étalement urbain affecte 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.

II. L'émergence de nouveaux centres fonctionnels au sein des métropoles

Face à la saturation des centres-villes, liée au manque de place et au 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).

III. L'allongement des mobilités intra-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 urbaine 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.

La métropolisation est un processus qui transforme en profondeur l'espace des métropoles : elle génère un puissant étalement urbain, l'émergence de nouveaux centres fonctionnels en dehors du centre-ville et provoque ainsi l'allongement des mobilités intra-métropolitaines. Par conséquent, ce phénomène dilate et fragmente les espaces urbains et cause aussi certains dysfonctionnements en leur sein, comme les embouteillages.