

CHAPITRE 10 – Les villes dans la mondialisation

Doc 2 p. 214 : Un centre économique majeur

Comme New York et Londres, Tokyo possède les caractéristiques d'une « ville mondiale » : consécration du Kabuto Cho comme place financière mondiale ; installation de sièges sociaux de grandes firmes transnationales ; augmentation des services haut de gamme ; nombreuses créations d'entreprises d'information et de télécommunications. Tokyo est le centre de commandement de tout le pays et rayonne sur l'Asie orientale.

Le quartier de Marunouchi-Ginza est le premier CBD du Japon et de la planète. Il concentre 25 % du PIB japonais et draine quotidiennement plus de 280 000 employés constitués d'hommes à 66 %. 60 % des sièges sociaux des entreprises japonaises y sont installés, dont 37 des 500 premières entreprises mondiales, sur les 51 que compte le Japon. C'est le double du quartier de Manhattan. La Bourse de Tokyo est la seconde Bourse après New York. Depuis les années 2000, la quasi-totalité du parc d'immeubles de bureau a été reconstruite. Les nouveaux immeubles sont destinés aux touristes, ils visent aussi à valoriser le quartier auprès des populations de cadres expatriés.

D'après Rémi Scoccimarro, Atlas du Japon,

éditions Autrement, mis à jour par l'auteur en 2023.

Doc 9 p. 217 : La verticalisation à Tokyo

La verticalisation massive des années 2000 et 2010 concerne des immeubles résidentiels et des hôtels de luxe sous l'effet de l'annonce des J.O. de 2020 en 2013. Ces opérations de rénovation urbaines sont principalement visibles dans les centres d'affaires de Tokyo où se concentre l'offre immobilière de qualité supérieure.

Les centres d'affaires verticalisés ne sont pas concurrents entre eux, chacun étant spécialisé dans des secteurs économiques différents : la finance à Marunouchi, les médias à Roppongi, la culture et les télécommunications à Shibuya...

La hauteur est aussi un enjeu de pouvoir. La compétition internationale entre métropoles pour briller dans la mondialisation et attirer capitaux, investissements, talents et marchandises se joue aussi sur le créneau de la verticalisation extrême. Tokyo est concurrencée à l'international par des villes mondiales émergentes plus dynamiques comme Hong Kong et Singapour.

D'après Raphaël Languillon-Aussel, Géocarrefour, n°91/2, 2017.

Doc 4 p. 219 : Kinshasa et les réseaux de transport

La ligne ferroviaire stratégique qui relie le port de Matadi à Kinshasa a perdu une bonne partie du transport de marchandises en raison de son état lamentable qui résulte d'une absence d'entretien. Cela est renforcé par une grande insécurité, certains trains étant attaqués. Cette situation se traduit par une vitesse de transport des marchandises peu attractive aux alentours de 20 km/h.

Le transport routier de marchandises assure près de 95 % du tonnage transporté. Mais il fait face à des difficultés importantes : un réseau routier défaillant ralentissant la vitesse commerciale et causant de nombreux incidents et casses mécaniques ; et des prélèvements illicites nombreux et conséquents en route.

Le transport aérien demeure un mode de transport cher et quasi exclusivement réservé au transport de passagers. Les deux compagnies aériennes de la RDC, disposant en tout de quatre avions, éprouvent de nombreuses difficultés. Malgré la construction du nouvel aéroport de Kinshasa, elles doivent changer les pneus de leurs appareils chaque mois car l'état des pistes n'est pas bon.

Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement,

Étude diagnostique sur l'intégration du commerce : RDC, 2020.

Doc 2 p. 220 : Une « Motor City » face à la mondialisation

Le destin de Detroit se confond entièrement avec celui de la construction automobile. Dans les années 1960, l'industrie automobile emploie environ 40 % de la population active de la ville.

Dans un contexte de plus en plus marqué par les effets de la concurrence internationale et de la mondialisation, la localisation des implantations industrielles des différents constructeurs automobiles connaît de profondes mutations. Pour contrecarrer la concurrence asiatique et allemande, les Big Three (General Motors, Ford et Chrysler) répliquent en ouvrant plusieurs nouvelles usines en dehors de leurs territoires industriels traditionnels, surtout au Mexique, puis en Asie, en Europe orientale ou en Amérique latine.

Depuis les années 1980, Detroit-City ne cesse de perdre son activité automobile et donc sa population. En 2013, ravagée par la désindustrialisation, Detroit se déclare en faillite.

Frédéric Leriche, Les États-Unis. Géographie d'une grande puissance,
éditions Armand Colin, 2016.

Doc 3 p. 220 : Villes en décroissance : un phénomène généralisé

Aujourd'hui, la décroissance urbaine désigne la conjonction entre déclin démographique, dévitalisation économique et appauvrissement de la population. Elle est l'une des manifestations de la mondialisation. La fuite des capitaux de l'industrie automobile, et la désindustrialisation qui s'ensuit, expliquent par exemple le déclin de Detroit. La décroissance urbaine est aussi le résultat d'un mouvement massif de périurbanisation. Alors que la population part s'installer dans les espaces périurbains, les centres-villes se dépeuplent.

Charlotte Ruggeri, géographe, chercheuse à l'université Gustave Eiffel,

Atlas des villes mondiales, Autrement, 2020.

Doc 3 p. 223 : Les villes, territoires de la mondialisation

La mondialisation est un facteur majeur de différenciation des territoires.

Alors que l'urbanisation transforme en profondeur les espaces, les territoires et les sociétés, les métropoles sont les centres privilégiés d'impulsion et de commandement de la mondialisation. Loin d'être de simples archipels urbains déconnectés de leur territoire d'implantation, leur puissance et leur rayonnement mondial reposent bien au contraire d'abord et avant tout sur leurs vastes aires d'influences : que serait New York sans la Mégalopolis ?

La mondialisation repose sur un système urbain très hiérarchisé, dominé par des villes d'envergure mondiale. Ce sont celles dont le rôle est déterminant à l'échelle planétaire, du fait en particulier des pouvoirs exceptionnels qui y sont concentrés. Ces villes mondiales font l'objet de nombreux classements dont se détachent New York, Londres, Shanghai, Tokyo, Paris, Dubaï ou Singapour. Leurs fonctions internationales sont symbolisées par des lieux emblématiques tels les quartiers d'affaires qui regroupent les sièges sociaux des firmes transnationales (FTN).

Laurent Carroué, Atlas de la mondialisation, éditions Autrement, 2020.

Leçon p. 226 : Les villes dans la mondialisation

A - Les grandes métropoles, centres de commandement du monde

1. La puissance économique et financière

Les grandes métropoles sont des pôles économiques majeurs dont le poids est mesuré par le produit urbain brut (PUB). Les firmes transnationales (FTN) s'y installent.

Elles sont aussi des puissances financières (présence de grandes banques et de places boursières d'influence mondiale) et des centres technopolitains grâce à leurs universités prestigieuses et leurs centres de recherche. [Londres, p. 194]

2. Le rayonnement politique et culturel

Capitales politiques de leur pays, elles accueillent les sièges de gouvernements nationaux. Leur rayonnement international attire parfois des organismes internationaux (comme l'UNESCO à Paris).

Cœur des activités culturelles, les grandes métropoles abritent les plus grands musées du monde (le MoMA à New York par exemple) ; les modes, vestimentaires, musicales ou artistiques, y naissent. [New York, p. 192]

B - La domination des villes du Nord

1. Les bénéfices de la métropolisation

Les villes les mieux intégrées à la mondialisation appartiennent le plus souvent aux pays les plus riches et développés du monde. Les principales villes mondiales sont Londres, New York, Tokyo, Paris et Singapour.

Leur puissance et leur image les rendent de plus en plus attractives : les populations s'y installent en nombre et les activités s'y développent rapidement, renforçant ainsi leur puissance. C'est le phénomène de métropolisation.

2. Un ancrage régional et un réseau mondial

Ces villes s'ancrent, pour les plus importantes d'entre elles, dans de véritables régions urbaines, appelées mégalofoles : le corridor urbain de Tokyo à Séoul, la côte est des États-Unis et la mégalofole européenne.

De plus, sans être déconnectées de leur territoire régional, les métropoles mondiales entretiennent entre elles un réseau de très fortes relations fondées sur des échanges de marchandises, de capitaux et d'informations. [Tokyo, p. 214]

C - Une intégration croissante mais inégale des villes dans la mondialisation

1. Une concurrence mondiale

Si, aujourd'hui, plus aucune ville ne reste complètement à l'écart des échanges internationaux, la mondialisation les met en concurrence. Il devient essentiel pour une ville de pouvoir accueillir tel événement sportif ou culturel de portée mondiale, d'être reliée aux grandes routes commerciales.

Les villes des pays moins avancés ou en développement ont des difficultés pour se connecter aux réseaux d'échanges mondiaux et ont pour la plupart d'entre elles un rayonnement très faible à l'échelle mondiale. [Kinshasa, p. 218]

2. Des villes en décroissance

Dans les pays développés majoritairement, certaines villes, comme Detroit aux États-Unis ou Liverpool au Royaume-Uni, entrent en décroissance : après une période de prospérité, elles connaissent un phénomène de déclin économique (perte d'activités et d'emplois) et social (pauvreté urbaine, chômage et insécurité).

Cependant, une ville en déclin n'en reste pas moins insérée à la mondialisation. Elle peut d'ailleurs se redynamiser en développant des activités plus compétitives et en améliorant son image grâce à d'ambitieux projets de rénovation urbaine. [Detroit, p. 220]

Doc 2 p. 234 : La tour, un marqueur d'affirmation

Aujourd'hui les métropoles des Nordes comme des Suds participent à une surenchère mondiale à la verticalisation.

Au cœur des villes s'élèvent aujourd'hui des quartiers d'affaires denses et verticaux, nouveaux centres décisionnels des métropoles. On reconnaît désormais les métropoles à leur tour la plus haute. Les tours modifient perspectives et élévations et participent à construire une skyline¹.

Dans un contexte de mondialisation, la tour est devenue le marqueur architectural d'une métropolisation des fonctions et des emplois. La visibilité des tours en fait des monuments emblématiques, symboles de renouvellement urbain et signaux d'attractivité envers les investisseurs. La tour est défendue par les gouvernements urbains comme une manière de réduire l'étalement et de rendre les villes compactes. L'accroissement des densités grâce aux tours est néanmoins discutable. D'autres formes urbaines offrent des densités tout aussi élevées.

Charlotte Ruggeri, géographe, chercheuse à l'université Gustave Eiffel, Atlas des villes mondiales. Éditions Autrement, 2020.

1. Skyline en anglais, signifie « horizon urbain » ou « silhouette urbaine ». Il désigne généralement l'ensemble des immeubles et des structures visibles depuis un endroit donné dans une ville.

Doc 4 p. 235 : Le gratte-ciel ou l'impasse en hauteur

Déraisonnable d'un point de vue énergétique, l'édification de gratte-ciel accroît la ségrégation urbaine. Il est temps de s'y opposer, il s'agit d'un choix écologique et résolument politique contre une société divisée.

La tour de bureaux semble, à terme, condamnée par le télétravail. L'une des choses les plus improductives de notre économie est de déplacer chaque matin des millions de personnes vers des zones de travail puis chaque soir vers leur domicile. L'OCDE indique que les trente-sept mégapoles de plus de 10 millions d'habitants qui existeront en 2025 consommeront 75 % de l'énergie mondiale et émettront 80 % du CO2 d'origine humaine. Le gratte-ciel est un symbole désuet d'un âge d'or de la modernité sans contrainte énergétique ni environnementale.

Le gratte-ciel est donc énergivore et seule une société riche, et prête au gaspillage, en a les moyens. Les gratte-ciel, avec les zones périurbaines tentaculaires, les centres commerciaux et les autoroutes urbaines, forment un tout. Refuser l'étalement urbain, c'est s'opposer aux quartiers d'affaires riches en tours ; à l'inverse, cela consiste à privilégier la création de villages urbains compacts, à encourager le télétravail, etc. Il nous faut donc inventer et expérimenter une tout autre manière de penser le milieu urbain.

Thierry Paquot, philosophe et urbaniste, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris, Désastres urbains. Les villes meurent aussi, 2^e édition, Éditions La Découverte, 2019.