



**« Les très grandes villes –
une approche écologique et démographique »**

**Mémoire de géopolitique
du Commandant Grzegorz PRZONDO
Dans le cadre de l'étude dirigée
« Géopolitique et environnement »**

**Directeur : M. Jacques Sirroneau,
Docteur en droit**

Paris, le 18 Mars 2002

Les très grandes villes – une approche écologique et démographique

Sommaire

Partie I :

L'importance urbaine croissante

Une approche historique
Une évolution exponentielle
Brève typologie urbaine

Partie II :

La très grande ville et l'environnement

L'écologie urbaine
Périphérie urbaine comme un vestige de l'espace vert
La préservation de l'environnement rural

Partie III :

L'eau – un problème fondamental dans les très grandes agglomérations

L'explosion de la demande en eau
L'eau dans les grandes agglomérations de l'aire arabe et iranienne
La gestion traditionnelle de la rareté de l'eau urbaine
Les eaux usées, déchet ou potentiel de recyclage
L'eau dans l'espace social métropolitain

Partie IV :

Les très grandes villes et la population

Les champs géographiques du peuplement
La géographie intra-urbaine de la population des grandes villes européennes
La diversité des densités et du peuplement
Des dimensions humaines vertigineuses
Un poids absolu et relatif croissant

Partie V :

Les très grandes villes et la croissance des taux d'urbanisation

Les grandes villes, moteurs de la croissance des taux d'urbanisation
Grandes villes et location de la direction économique
Grandes villes, nœuds des réseaux globalisés de l'économie-monde

Les très grandes villes – une approche écologique et démographique

Table des matières

	Page
Introduction	5
Partie I : L'importance urbaine croissante	6
1.1. Une approche historique	6
1.2. Une évolution exponentielle	7
1.3. Brève typologie urbaine	7
Partie II : La très grande ville et l'environnement naturel	8
2.1. L'écologie urbaine	8
2.1.1. Écologie urbaine au sein d'une stratégie d'entreprise et l'action publique	9
2.2. Périphérie urbaine comme un vestige de l'espace vert	9
2.3. La préservation de l'environnement rural	10
Partie III : L'eau – un problème fondamental dans les très grandes agglomérations	12
3.1. L'explosion de la demande en eau	12
3.2. L'eau dans les grandes agglomérations de l'aire arabe et iranienne	13
3.2.1. Des potentialités locales limitées et sous contraintes naturelles	14
3.3. La gestion traditionnelle de la rareté de l'eau urbaine	15
3.3.1. Les réponses juridiques et institutionnelles à la maîtrise et la gestion des eaux	16
3.3.2. L'éventail des réponses techniques	16
3.3.3. La réponse sélective du dessalement des eaux marines	17
3.4. Les eaux usées, déchet ou potentiel de recyclage	17
3.5. L'eau dans l'espace social métropolitain	18
Partie IV : Les très grandes villes et la population	19
4.1. Les champs géographiques du peuplement	19
4.2. La géographie intra-urbaine de la population des grandes villes européennes	19
4.3. La diversité des densités et du peuplement	19
4.3.1. La densité urbaine	20
4.4. Des dimensions humaines vertigineuses	21
4.4.1 Les répercussions socioculturelles	25
4.4.2 La population des très grandes villes dans le monde	28

	Page
4.5. Un poids absolu et relatif croissant	29
4.5.1. L'accroissement démographique actuel des grandes villes	31
4.5.2 Les quatre causes principales	31
Partie V :Les très grandes villes et la croissance des taux d'urbanisation	32
5.1. Les grandes villes, moteurs de la croissance des taux d'urbanisation	32
5.1.1. Les taux d'urbanisation dus aux grandes villes	33
5.2. Grandes villes et localisation de la direction économique	33
5.3. Grandes villes, nœuds des réseaux globalisés de l'économie-monde	34
Conclusion	36
Définitions	38
Bibliographie	40

Introduction

Durant des siècles, la ville a toujours suscité la peur et l'étonnement, l'admiration et l'angoisse. Avant la révolution industrielle, dans un monde profondément rural, la cité symbolise la sécurité, un rempart de protection, le commerce et la richesse et notamment la puissance des princes. La ville a toujours été attirante et l'immigration n'est pas un fait nouveau. La taille des villes et leurs structures se transforment radicalement au XIX siècle. Le processus d'urbanisation va dès lors s'accélérer. Les définitions de la ville sont nombreuses. Pierre George pensait qu'il s'agissait d'un « groupement de population agglomérée définie par un effectif de population et par une forme d'organisation économique et sociale ». Il ajoutait cependant, que rien n'est plus flou que les contours d'une ville. Plus récemment, Françoise Choay évoquait la disparition de la ville occidentale et son « éclatement » face à la généralisation de « l'urbain ». Après la Deuxième Guerre mondiale, New York et Londres parvenaient à dépasser huit millions d'habitants.

Il est déjà difficile de définir une ville : dans ces conditions que penser de la très grande ville ? Une agglomération est évidemment considérée comme grande si elle est très étendue et très peuplée mais une ville peut être grande par ses fonctions, sa puissance, sa réputation. On a vu ainsi surgir une multitude de termes pour désigner les vastes métropoles : on est passé de la mégapole à la mégalopole, de la métropole à la ville globale. Il faut souligner toutefois qu'une ville est un ensemble d'éléments en interaction constante qui transforment les intrants (flux de population, de biens, de techniques, de capitaux et d'environnement naturel). La grande ville est précisément un système particulièrement complexe.



1. L'importance urbaine croissante

1.1. Une approche historique

Durant l'essentiel de l'histoire humaine les villes ont conservé, dans l'ensemble, une réelle mesure, respectant une harmonie inspirée de celle du cosmos, chère aux Grecs pour lesquels elles ont exprimé, en tant qu'œuvres culturelles, une certaine idée de Dieu. Dès le Moyen Age la bourgeoisie et les princes ont atténué le caractère religieux de la ville. L'époque industrielle a donné la priorité à l'économie, destructurante d'harmonie et inductrice de démesure.

Les notions de grande ville et de très grande ville sont alors très relatives d'une période historique à l'autre et durant une même époque d'un pays ou d'un continent à l'autre. L'Orient hellénistique a déjà connu une ville atteignant le million d'habitants, Alexandrie ; la Rome antique a pu dépasser vers le second siècle de notre ère le million et demi d'habitants. Vers le Xe siècle, Byzance a pu comporter un million d'habitants. Toutes ces villes ont entraîné dans leur déclin une chute démographique importante, souvent durant de longs siècles. Au milieu du XIVe siècle Rome n'a plus que 20 000 habitants ; elle a même perdu son cachet de ville. Pendant le XIXe siècle les grandes capitales européennes progressent rapidement : Londres passe de 960 000 en 1800 à près de 4 760 000 en 1907.

La grande et la très grande ville sont étroitement liées à la taille démographique : elles sont tributaires d'un fort nombre d'habitants, souvent, mais pas nécessairement réparties sur un espace relativement ample. Fort nombreuses sur la terre, elles ne sont pas, de loin toutes des villes mondiales, phénomène lié à l'évolution des performances urbaines, privilège essentiel des pays développés. Au XXe siècle, et notamment au cours de la seconde moitié de celui-ci, cette notion de ville mondiale, puis celle de métropole sont venues perturber une situation apparemment simple. Fondées sur des critères prioritairement qualitatifs et de très haute technicité, les métropoles sont devenues les phares des pays développés et par là même du monde entier. En cela elles se distinguent des très grandes villes, qui sont grandes quantitativement, par leur nombre d'habitants. Dès lors il fallut distinguer entre grandes et très grandes villes ordinaires, c'est à dire non métropolitaines et aires métropolitaines, les premières étant le propre des pays peu développés ou en voie de développement -- du Tiers monde en somme -- les autres l'apanage des pays avancés constituant la Triade. Entre les deux, tout un monde émergent

est caractérisé par des grandes et très grandes villes qui ne sont pas des métropoles, mais qui, par la force de l'évolution en cours, participent de loin ou de près, de manière plus ou moins poussée, au mouvement de métropolisation, essentiellement d'internationalisation. L'inéluctable mondialisation ne fait que renforcer cette tendance.

1.2. Une évolution exponentielle

Dans le passé, mais encore de nos jours la population des grandes et très grandes villes n'est pas évaluée de manière uniforme. Le calcul du nombre d'habitant dépend de la délimitation officielle de l'aire urbaine, en fonction des découpages administratifs et des effets d'agglomération qui sont pris en compte de manière très variable d'un pays à l'autre, en dépit des organismes régulateurs tels que la Commission de Bruxelles pour l'Union européenne ou l'Organisation des Nations Unies.

Durant la seconde moitié du XXe siècle, surtout pendant les quatre dernières décennies, la multiplication des villes a été très rapide. Dans certains pays en développement la population s'est multipliée par cinq, voire dix. Le bilan actuel est saisissant : le globe comporte plus de 21 000 villes hébergeant au total près de 2,8 milliards d'habitants. Ce sont les pays du Tiers monde qui comportent le plus grand nombre de très grandes villes aux seuils démographiques les plus élevés, l'Europe apparaissant relativement naine face aux développements en cours dans ces parties du monde.

1.3. Brève typologie urbaine

La ville moyenne est un concept historique très lié à l'affirmation urbaine en Europe occidentale depuis le Moyen Age. Assumant un certain rôle socio-spatial entre la petite ville desservant son espace rural alentour et la grande ville aux fonctions régionales, voire supra régionales affirmées, elle occupe un rang à vocation subrégionale, à elle toute seule ou en partage avec l'une ou l'autre ville moyenne voisine.

La taille de la ville moyenne est différente selon la période historique. Pendant longtemps celle-ci ne dépassait guère 30 000 habitants en Europe.

La grande ville est également de taille variable selon le niveau démographique ou économique du pays concerné. Elle n'est pas réduite à sa commune principale, mais conçue en tant qu'agglomération. En France il existe surtout trois grandes villes : Paris, Lyon et Marseille. En Allemagne les grandes villes de plus de 6 000 000 habitants sont

nombreuses. Aux Etats Unis ce sont au moins des villes de plusieurs millions d'habitants, au Japon et en Chine également.

La très grande ville dépasse généralement quatre millions d'habitants, mais peut aller jusqu'à une trentaine de millions de résidents (Mexico).

La ville-satellite gravite autour d'une grande ville, soit par absorption dans l'aire urbaine, soit par création à partir de la ville-centre ; cette dernière éventualité est souvent représentée par la ville nouvelle.

La ville nouvelle est une ville planifiée, c'est à dire créée par décision administrative dans le cadre d'un schéma d'aménagement général (Naples « Nea Polis », Washington, Canberra, La Haye...).



2. La très grande ville et l'environnement naturel

2.1. L'écologie urbaine

La destruction du paysage par les déforestations et l'élimination systématique des espaces végétaux sous toutes leurs formes sont l'apanage de la croissance des grandes villes. Les détériorations climatiques ont contribué à amplifier le mal de vivre et à mettre en danger la santé même des citoyens. La modification continue, parfois insensible à ses débuts, des facteurs climatiques dans une très grande ville est liée à l'urbanisation, à la croissance démographique et à la multiplication des activités humaines. Les microclimats suscités, les îlots de chaleur urbains, la diminution progressive du rayonnement solaire dû à la pollution atmosphérique, les mouvements venteux chargés de particules nuisibles, sont autant d'éléments de dégradation de l'ambiance urbaine. Les espaces verts sont également en première ligne face aux menaces pesant sur la ville. Leur multiplication par contre est susceptible de réduire les difficultés liées à l'aération et aux risques excessifs divers.

Alors que les cours d'eau jouent un rôle non négligeable dans la réduction des nuisances urbaines, leur disparition, en surface naturelle ou en aménagement souterrain, est préjudiciable au fonctionnement climatique de la ville : à Paris le vent circulant le long de la Seine contribue à disperser les polluants. La construction de grands ensembles le long de la Seine fut donc néfaste, car elle réduit la circulation du vent et interdit la circulation de l'air dans les quartiers hors des berges. Les quartiers d'une grande agglomération

s'étendant le long des cours d'eau et espaces verts devraient être dotés de grandes artères facilitant ainsi la brise et empêchant l'accumulation des polluants.

2.1.1. Ecologie urbaine au sein d'une stratégie d'entreprise et action publique

L'écologie urbaine constitue effectivement un thème mobilisateur autour duquel peuvent se retrouver et coopérer les entreprises et ses partenaires. Il s'agit d'un thème pertinent autorisant la fondation d'une culture collective. L'écologie urbaine est un nouveau cadre pour une action publique moderne. Comprise et utilisée par de nombreux acteurs, avec des significations plus rapprochées que distendues, elle permet un rapprochement entre différents partenaires pour des analyses et des actions communes. Dans la mesure où elle appelle à la confrontation, à la réaction, à la négociation et à l'implication sur des problèmes territoriaux, mais également sur des enjeux plus globaux, l'écologie urbaine est un point d'entrée judicieux pour rapprocher des entreprises, des services publics et privés et les engager à travailler ensemble.

L'écologie urbaine ne se dresse pas contre la ville. Au contraire, elle propose un cadre dans lequel se dessinent des méthodes permettant d'une part de saisir les controverses territoriales, environnementales et sociales et d'autre part, de mettre en œuvre concrètement des ajustements de l'offre de services à certaines nouvelles formes d'urbanisation, de régulation de l'espace public et d'aspirations des populations.

L'écologie urbaine ne se réduit absolument pas à la simple appréhension de l'environnement naturel de la ville. Vecteur de transformation et de mobilisation, elle n'est pas synonyme de lutte contre la pollution. Elle ne cherche pas à contraindre la mobilité, car elle n'est en rien une condamnation de l'urbain. En tant que thème d'action publique, elle affecte de nombreux domaines comme la sécurité et la propreté des espaces publics, la régulation et la prévention des usages dans ces espaces, la légitimité et l'efficacité des investissements en matière d'infrastructures de transport. A ces divers titres, elle s'articule sur des exigences et préoccupation de la population, des orientations politiques locales et nationales et des incitations sociétales à améliorer la qualité du débat public.

2.2. Périphérie urbaine comme un vestige de l'espace vert

Les espaces verts, naturels ou agricoles, deviennent prépondérants dans les périphéries urbaines. Cependant, ils ne se présentent pas toujours sous la forme d'espaces

planifiés ; soit il s'agit d'espaces d'accompagnement de l'urbanisation, plus ou moins ponctuels (jardins intérieurs, voies plantées, restes de boisements ou de forêts par exemple), soit ce sont des espaces d'un seul tenant qui ont échappé, volontairement ou non, à l'urbanisation : «bois sacrés », zones marécageuses ou très escarpées par exemple. De nombreuses zones périphériques des grandes agglomérations mondiales se présentent sous l'aspect de ville-jardin noyées dans la verdure : à cet égard, le paysage des suburbia anglo-saxon est bien connu, mais on le retrouve également à la périphérie de très nombreuses villes européennes ou des pays en développement. Dans les agglomérations du Tiers monde en particulier, le caractère agreste du paysage périurbain est souvent donné par les cultures vivrières des anciens ruraux récemment installés : dattiers, bananiers ou autres arbres fruitiers, cultures céréalières ou de tubercules.

2.3. La préservation de l'environnement rural

La croissance des périphéries des grandes métropoles provoque une consommation d'espace naturel et rural environnant très importante : environ 2 000 hectares par an en Ile-de-France, 600 hectares par an au Caire. Les conséquences sont multiples : dégradation de l'environnement par l'augmentation de la pollution de l'air et de l'eau, du bruit, disparition des espaces forestiers et réduction des surfaces agricoles. La consommation d'espace n'est pas proportionnelle à l'augmentation de la pollution, elle suit en fait une progression géométrique en raison de l'augmentation du niveau de vie, au moins dans les pays du Nord, et de la croissance des besoins par habitant : en Ile-de-France par exemple pour 1m² de logement construit il faut 1m² supplémentaire pour les équipements et les services à la population. Même sans croissance démographique, les empiètements sur l'espace rural sont donc importants.

Dans les pays développés et quelques pays du Tiers monde, les espaces forestiers sont désormais protégés mais il n'en a pas toujours été ainsi : dans la région parisienne, la forêt de Bondy, célèbre repaire de brigands, n'existe pratiquement plus. Par ailleurs, de nombreux parcs de châteaux ont été bâtis dans les années 20. Actuellement dans de nombreux pays les espaces boisés tendent à disparaître : « à Sao Paulo, à l'origine, le plateau était recouvert d'une forêt tropicale dense, dont il ne reste plus que quelques vestiges » (R. Guglielmo). « A Mexico, d'après un rapport récent, les 48 000 hectares de forêts de la zone rurale du District Fédéral qui figuraient à l'inventaire forestier national de 1975 ont été réduits à 36 000, du fait de l'extension excessive » (H. Aridjis). « A Moscou,

ces toutes dernières années encore, de vastes morceaux de forêts ont été sacrifiés pour permettre l'installation de nouveaux quartiers périphériques » (R. Guglielmo).

Il est difficile de protéger les espaces ruraux et forestiers : en effet, ils sont économiquement moins rentables que les espaces urbanisés ; le prix du sol nu y est beaucoup moins élevé, quelquefois dans un rapport de un à dix. Par conséquent, les agriculteurs ont du mal à résister aux sirènes des promoteurs et sont tentés de vendre pour se réinstaller plus loin des grandes villes sur des surfaces beaucoup plus importantes. En effet un terrain construit est beaucoup plus rentable qu'un terrain boisé ou cultivé. Il en résulte de fortes tendances à la spéculation dans les zones périurbaines métropolitaines. L'agriculture n'est jamais gagnante face à l'offensive urbaine, surtout à proximité des grandes agglomérations.

L'évacuation des déchets et des eaux usées s'effectue de manière à peu près satisfaisante dans les métropoles du Nord, grâce à de travaux importants et continus. Dans les grandes villes des PED (pays en développement), la situation est pire. « A Mexico il faut évacuer 14 000 tonnes de déchets par jour. Sur ce total, 6 à 7 000 tonnes sont déposées à l'air libre. Une faible partie est traitée, le reste est acheminé vers le Nord par un canal de 72 km de long et déversé dans la nature » (R. Guglielmo). « Les boues sont déversées dans des sites clandestins, les canaux et les rivières. On retrouve les eaux noires à des centaines de kilomètres, dans les golf du Mexique et à Tula, où les géants Tolteques contemplent leur paysage recouvert par les résidus fécaux d'une des cités les plus peuplées de la planète » (H. Aridjis). Les mêmes problèmes se retrouvent à Sao Paulo, à Rio de Janeiro où « la baie de Guanabara doit digérer toutes les 24 heures 6,9 tonnes de résidus d'hydrocarbures ». La grande ville pollue donc non seulement son propre territoire, mais également son environnement périurbain et rural, parfois jusqu'à des centaines de kilomètres de distance.

Le « mitage » de l'espace rural constitue l'une des principales atteintes à l'environnement autour de la ville : il s'agit de la construction « sauvage » ou en tout cas non planifiée, d'ensembles immobiliers au coup par coup, qui transforment le paysage en une mosaïque d'espaces urbains et ruraux dans lesquels la ville et la campagne s'interpénètrent, en cumulant les inconvénients de l'une et de l'autre : la ville apporte sa pollution de l'air et de l'eau, son accroissement de circulation automobile, ferroviaire et aérienne, la laideur de certains de ses paysages ; la campagne a également ses propres sources de pollution (nitrates, porcheries etc.) qui produisent des odeurs, du bruit, des

éléments toxiques. Mais ce sont tout de même les nuances urbaines qui causent le plus de tort, en déstructurant les espèces rurales, en les enlaidissant et en fin de compte en les anéantissant purement et simplement.



3. L'eau – un problème fondamental dans les très grande agglomérations

3.1. L'explosion de la demande en eau

Des siècles durant, les villes qui allaient devenir de grandes métropoles ont fonctionné à population pratiquement constante sur la base d'une consommation de quelques dizaines de litres d'eau par jour et par habitant. Avec une première phase de modernisation limitée, fin XIXe et début XXe siècle, ces villes, généralement capitales, ont été équipées, sur le modèle occidental, de systèmes d'approvisionnement et de distribution d'eau potable, mais qui n'avaient qu'une capacité limitée et ne desservaient guère que les quartiers dits modernes, de type européen. La profonde mutation qui débute dans les années 1950, avec l'indépendance, avec les retombées de la manne pétrolière, a pour manifestation majeure l'accélération spectaculaire des effectifs démographiques de ces métropoles, en même temps que de larges segments de leur population, améliorant leur niveau de vie, faisant passer la consommation journalière et par tête à 200 ou 300 litres.

De fait, cette explosion de la demande des grandes métropoles s'articule selon différents déterminants :

- progression très rapide, sur des espaces limités, du nombre d'habitants, consommateurs ou usagers (est multipliée de 4 à 6 entre les années 1950 et 2000) ;
- hausse de la consommation en eau, qui progresse beaucoup plus vite encore que celle du nombre d'habitants (de 80 millions de m³ en 1969 à environ 539 millions de m³ en 2000 à Alger). Dans toutes les métropoles c'est le résultat d'une transformation fondamentale des pratiques et des modes de vie, le branchement aux réseaux d'eau qui se généralise, hormis les quartiers non réglementés, substitue à une unique point d'eau, l'eau courante dans la cuisine, les salles d'eau, les toilettes et chez les plus aisés la piscine et le jardin. Si dans la majorité des cas des ratios quotidiens, individuels de l'ordre de 250 l sont jugés acceptables, dans les métropoles des Etats pétroliers les plus riches, le niveau des 5000 l peut être atteint et s'interpréter soit comme un gaspillage,

soit comme l'extrême de l'urbanité. On estime, par exemple, à Riyad que 20 % de l'eau traitée va à l'arrosage des espaces verts et des plantations :

- les politiques d'industrialisation, souvent tournées vers les industries lourdes menées depuis quelques décennies, dans ou à proximité des grandes agglomérations, ajoutent leur exigence en eau et désormais représentent environ 10 % des volumes utilisés. Il convient d'ajouter à cette demande, celle qui est générée par diverses activités de service, dont le tourisme urbain ;
- les pertes en canalisations et réseaux de distribution, problème quasi général et qui par exemple à Tunis, à Alger au Caire peuvent représenter 30 % des volumes d'eau transportés, se répercutent évidemment sur les volumes d'eau mis à la disposition des usagers. Les système d'approvisionnement fonctionnant, par ailleurs, à la limite de leur capacité, il s'ensuit, présentement des situations de pénurie, comme à Téhéran, à Alger, à Damas où la desserte en eau de nombreux quartiers est régulièrement soumise à des régimes de coupures ou de distribution en alternance.

Qu'il y ait abondance ou pénurie relative des disponibilités en eau, toutes les grandes agglomérations de l'espace étudié sont confrontées à la disproportion croissante entre ce que peuvent procurer les ressources locales et les quantités d'eau qu'il faut mobiliser pour faire face aux besoins devenus irréversibles.

3.2. L'eau dans les grandes agglomérations de l'aire arabe et iranienne

Les processus de croissance urbaine et de métropolisation, partout dans le monde, sont générateurs de demande croissante en disponibilités en eau, à laquelle les écosystèmes locaux ne sont plus à même d'apporter des réponses. La mobilisation et la gestion des approvisionnements en eau, rendues nécessaires par les différentes exigences d'un fonctionnement métropolitain satisfaisant prennent une dimension et une acuité particulière lorsqu'il s'agit de localisations où les conditions bioclimatiques font de l'eau une ressource naturelle éminemment précaire et dont les rythmes de renouvellement sont très loin de coïncider avec les temporalités des besoins urbains. Cette problématique et les réponses techniques qui y sont apportées sont souvent évoquées à propos de Los Angeles. Mais cette ville connaît depuis beaucoup plus longtemps une ampleur et une diffusion géographique bien plus considérables lorsqu'il s'agit de l'ensemble des très grandes agglomérations situées dans de vastes espaces qui vont des rivages atlantiques marocains jusqu'aux

plateaux arides de l'Iran et englobent les zones désertiques de l'ensemble du Moyen Orient.

Toutes les villes partagent la même nécessité de faire face à une demande poussée par la croissance démographique, et toutes ont dû passer par des formes d'approvisionnement et de gestion. Cette situation est particulièrement visible pour les grandes agglomérations de l'aire arabe et iranienne. Alimenter en eau les grandes métropoles est partout une affaire d'état, avec la mise en place de divers organismes, chargés de l'approvisionnement et de la gestion. La tâche sous-estimée, de traiter et de disposer importants volumes d'eaux usées, s'impose dorénavant, avec un retard certain, dans toutes ces métropoles.

L'eau peut avoir plusieurs significations dans sa relation avec l'urbain. Elle peut parfois être un mode de transport, mais plus souvent, une condition du développement industriel, ou du maintien d'une agriculture péri urbaine, elle est évidemment une nécessité biologique, hygiénique à laquelle s'ajoutent, dans l'aire culturelle concernée, des exigences rituelles. L'eau peut aussi être, tantôt un grave danger urbain, tantôt un ornement, lorsque domestiquée, elle participe à l'embellissement de la ville et à l'agrément de l'habitat individuel. Mais la consommation d'eau par habitant et les disponibilités selon les branchements individuels demeurent très inégales d'un quartier à un autre. La proportion d'eau utilisée, par tête, devient alors un indicateur objectif des niveaux et modes de vie et un outil pertinent pour la connaissance de la géographie sociale, très différente de la plupart des grandes métropoles de cette aire arabo-iranienne.

3.2.1. Des potentialités locales limitées et sous contraintes naturelles.

De Casablanca à Téhéran, les situations locales peuvent être très diverses, notamment selon la proximité de chaînes de montagnes avec couverture neigeuse ou par la présence d'un fleuve, le Nil au Caire, le Tigre à Bagdad. Mais toutes les agglomérations retenues partagent, à divers degrés, des régimes pluviométriques, de faibles quantités, très saisonniers et d'une excessive variabilité souvent associée à des épisodes de grande intensité, générateurs de risques urbains. Le bilan médiocre des précipitations caractérise surtout les métropoles localisées en milieu aride avec des quantités de pluies annuelles inférieures à 200 mm à Bagdad, Koweït, Téhéran, Damas, le Caire, de l'ordre de 400 mm à Tunis et Alger. Ces bilans médiocres sont aggravés par l'importance des prélèvements

par évapotranspiration durant la longue période estivale, phénomène qui limite d'autant les possibilités théoriques ou pratiques de stockage, durant les phases de précipitation.

3.3. La gestion traditionnelle de la rareté de l'eau urbaine

La concurrence et les conflits entre secteurs gros consommateurs d'eau, les utilisations irresponsables au nom d'un « droit à l'eau » sont exacerbées par les risques de pénurie, les approvisionnements précaires, onéreux et les conditions sanitaires douteuses, pour l'utilisation traditionnelle de l'eau. Certaines d'entre elles peuvent être réactivées dans des perspectives de développement durable et de gestion plus attentive d'une ressource dont la mobilisation, à l'exception des métropoles de quelques Etats fortunés, est proche de ses limites, tant sur le terrain technique que financier.

Parfois, jusqu'au début du XXe siècle deux types de réponses multiséculaires ont été utilisées :

- les réponses individuelles, à partir de puits, alimentés par les nappes peu profondes, mais qui souvent s'épuisaient en période estivale ou atteignaient un taux excessif de salinité dans des villes proches de la mer telles que Tunis ou Koweït, ou bien par stockage en citernes, souvent enterrées, alimentées à partir des eaux de pluies, recueillies après ruissellement sur les toits, les terrasses et cheminements par canalisations à travers les habitations ;
- les réponses marchandes, là où la proximité d'un fleuve permettait à des corporations de porteurs d'eau de contribuer largement à l'approvisionnement comme à Bagdad ou à Caire ;
- les réponses collectives ou publiques, en faisant appel à des ressources plus ou moins lointaines. Il s'agira de captages, soit sur le mode persan, d'eaux souterraines acheminées par canalisations souterraines, soit sur le mode romain, avec captage de sources et écoulement gravitaire, nécessitant l'édification d'aqueducs.

La montée brutale de la demande contemporaine, en eaux, répondant dans la mesure du possible aux normes de l'Organisation Mondiale de la Santé a conduit à l'abandon de la plupart des réponses individuelles et a rendu obsolètes les systèmes collectifs. Toutefois, c'est le plus souvent à partir des principes de base de ces réponses traditionnelles que vont œuvrer au plan technique, des organismes publics, chargés du problème fondamental de l'approvisionnement en eau.

3.3.1. Les réponses juridiques et institutionnelles à la maîtrise et la gestion des eaux.

C'est au milieu du XXe siècle, dans tous les pays, que l'Etat a inscrit, parmi ses toutes premières priorités, la maîtrise et la gestion de l'eau, notamment vis-à-vis de ses plus grandes agglomérations. Si parfois des systèmes de régies municipales perdurent comme à Tanger, la règle quasi générale a été de doter l'Etat de très larges compétences juridiques, à tous les stades de la mobilisation de l'eau. Il s'ensuit, dans plusieurs Etats, comme en Arabie Saoudite, et en Tunisie, l'élaboration d'un Schéma national relatif à l'eau, dans le cadre d'une politique globale d'aménagement du territoire. Plus concrètement, le volet opérationnel et celui de la gestion sont confiés, sous tutelle de l'Etat, à des services publics. A l'avenir, compte tenu des évolutions vers plus de libéralisme, des contrats avec le secteur privé peuvent être envisagés. L'obstacle réside toutefois dans l'énormité des investissements exigés, tant par le renouvellement des équipements existants que par la nécessité de réaliser de nouvelles infrastructures. Les financements en nombre de métropoles sont en partie alimentés par des organismes internationaux comme la Banque Mondiale. Mais l'autre tâche qui s'impose désormais aux gestionnaires, qu'ils soient publics ou privés, est non seulement de réduire les importantes déperditions dans les circuits de distribution, mais aussi, d'inciter les usagers branchés sur les réseaux d'eau à modérer leur consommation et à éviter les usages superflus.

3.3.2. L'éventail des réponses techniques.

Selon les métropoles, leurs conditions naturelles ou leurs moyens financiers, les organismes responsables font tantôt appel à des réponses classiques mais considérablement perfectionnées et intensifiées par les progrès du génie urbain et hydraulique, tantôt à des réponses fondées sur de nouvelles technologies. Souvent les unes et les autres seront associées.

- Le pompage à partir du fleuve.
- Le captage d'une source abondante et régulière a historiquement localisé nombre de sites urbains.
- Le forage, dans un cadre local ou sub-régional est le type de réponse le plus représenté, car le plus facile, le moins onéreux, surtout s'il n'exige pas l'installation de longues canalisations, mais les prélèvements à des fins urbaines conduisent souvent à d'après conflits d'usages avec les intérêts agricoles.

- Les barrages réservoirs tendent à prendre le relais des forages dans la mesure où les aquifères locaux sont exploités à la limite de leur capacité.

L'option fondée le plus fréquemment sur la construction de réservoirs artificiels, pour assurer l'approvisionnement de la métropole, se heurte à deux difficultés. La première est propre à des zones bioclimatiques fragiles, où la médiocrité de la couverture végétale protectrice, dans les bassins versants, facilite l'envasement et abrège la durée de vie de la retenue. La seconde pose le problème des transferts d'eau à distances relativement éloignées et au bénéfice prioritaire d'usages métropolitains, qui peuvent priver une région de sa seule ressource.

3.3.3. La réponse sélective du dessalement des eaux marines.

Différentes technologies permettent de rendre potable l'eau de mer, les plus utilisées étant la distillation/condensation, l'osmose inverse, l'échange d'ions. Toutes ont des coûts de production comparables et fort élevés, qui s'expliquent par le montant de l'acquisition des unités de traitement, celui de leur maintenance et par l'ampleur des quantités d'énergie nécessaires à leur fonctionnement. Il s'ensuit que seules les grandes agglomérations des états pétroliers de la péninsule arabe, relèvent de ce type d'approvisionnement. C'est l'agglomération de Koweït qui en ce domaine a joué le rôle pionnier et c'est à l'Arabie Saoudite que revient l'effort le plus magistral.

3.4. Les eaux usées, déchet ou potentiel de recyclage.

Dans la plupart des grandes agglomérations étudiées, la progression des normes d'eau disponible a augmenté massivement les volumes d'eaux usées, mais les infrastructures d'assainissement ne sont réalisées qu'avec retard. Il s'ensuit que l'on rejette dans la mer ou dans le fleuve - sauf au Caire - les eaux non traitées, ou bien que dans les villes continentales, elles s'accumulent et s'évaporent dans les zones topographiquement déprimées, comme dans le bas de Téhéran avec, dans tous les cas, une accumulation de déchets organiques et minéraux et des risques sanitaires induits.

Plusieurs types de réponses sont théoriquement disponibles mais très inégalement appliqués :

- la reconstruction des réseaux d'assainissement dans les quartiers anciens, où ils sont devenus obsolètes et création de réseaux neufs, notamment dans les quartiers non réglementés ;
- l'augmentation de la capacité des usines de traitement.

Au cours des deux dernières décennies, l'aide internationale a permis au Grand Caire, qui chaque jour rejette 5 million de m³ d'eaux usées, la mise en place de deux systèmes indépendants, de part et d'autre du Nil. Les eaux usées des quartiers est sont acheminées par un grand collecteur vers une usine de traitement dans le dessert et symétriquement toutes les eaux des quartiers à l'ouest du couloir du Nil, sont dirigées, vers une unité de traitement, elle aussi dans le dessert.

Existe aussi la possibilité de la récupération et du recyclage de ces eaux qui semble désormais une option incontournable, compte tenu des obstacles à la mobilisation de ressources nouvelles. Si les techniques de recyclage sont parfaitement connues, elles ne sont présentement, vraiment retenues que dans quelques grandes agglomérations de la péninsule arabe, comme à Riyad, pour l'arrosage des espaces verts, et la question de la réinjection des eaux purifiées, dans les aquifères demeure ouverte.

3.5. L'eau dans l'espace social métropolitain.

La quantité et la qualité de l'eau disponible, comme la nature des systèmes d'assainissement sont des indicateurs objectifs de l'inégalité de l'offre des services urbains de base. Or, on sait que dans l'aire étudiée ici, à de rares exceptions près, diverses formes de constructions se sont développées dans toutes les grandes agglomérations non réglementées, allant de l'habitations précaire, jusqu'à de véritables quartiers urbains. Le cas limite est représenté au Caire, et l'on estime que les disponibilités en eau n'y sont que de l'ordre de 150 litres par logement.

Les situations, cependant, sont très variables, allant du branchement individuel, à partir duquel vont s'effectuer des partages amiables, jusqu'à la desserte collective, par bornes ou fontaines, généralement les premières actions et puits, mais qui, compte tenu des lacunes de l'assainissement, peuvent être pollués.

L'eau dans toutes les grandes agglomérations de l'aire arabo-iranienne devient un enjeu fondamental, depuis l'adoption de nouvelles pratiques et de nouveaux usages, associés au passage vers la modernité. Mais dans nombre d'entre elles, la combinaison de

sévères données climatiques, inévitable, les limites des ressources naturelles raisonnablement mobilisables et les contraintes des budgets nationaux devraient conduire, à court ou moyen terme vers une profonde réorientation de la gestion des eaux, tant en matière de politiques urbaines publiques, que de comportements individuels et sans doute aussi de conception du bâti.



4. Les très grandes villes et la population

4.1. Les champs géographiques du peuplement

Pour connaître le peuplement d'un territoire urbain, la première idée consiste à considérer la commune qui porte le nom donné à ce territoire, donc l'unité locale administrative qui le désigne et dont la superficie est très dépendante de choix historiques et politiques. En Europe l'aire de cette unité locale est en générale relativement modeste car l'ancienneté du peuplement européen explique un découpage communal souvent assez fin. Mais plusieurs pays ont pratiqué des regroupements communaux qui donnent aux unités administratives d'aujourd'hui des superficies plus vastes.

4.2. La géographie intra-urbaine de la population des grandes villes européennes

Depuis le XVIII^e siècle la proportion de la population rurale, alors très largement majoritaire en Europe, a considérablement diminué et est devenue minoritaire. En particulier, tandis que le XX^e siècle enregistre une urbanisation sans précédent en Europe, le nombre et les effectifs des populations des grandes villes européennes se sont accrus. Aussi la population des grandes villes européennes de plus de deux millions d'habitants représente-t-elle un poids absolu et relatif croissant. L'Europe qui ne possédait que trois grandes villes en 1900 (Londres, Paris et Berlin), en compte à la fin du XX^e siècle, 23 en ajoutant la partie occidentale de l'ex-URSS.

4.3. La diversité des densités et du peuplement

En définitive dans les agglomérations européennes le rapport de la population de l'unité centrale principale par rapport à l'ensemble de l'agglomération est fort variable. Les communes de Paris, Athènes ou Lisbonne représentent moins de 40% de la population

agglomérée. En revanche, les communes de Londres, Madrid, ou Berlin dépassent les 60% de la population de leur agglomération.

La densité des grandes villes est donc fort différente selon que l'on considère la commune un centre ou une agglomération. Par exemple, la densité de la commune de Paris s'élève à 20 238 habitants/km², puisque les vingt arrondissements ont une superficie de 105 km². En revanche, la densité de son agglomération est de 3 119 habitants/km², avec une population de 9 850 millions d'habitants sur un territoire de 3 158 km² (données 1999). De façon générale, l'étendue et la densité des agglomérations européennes sont très variables. Selon Géopolis, les deux agglomérations les plus étendues d'Europe sont celle de la Ruhr (Essen), avec 6 763 km² et celle de Bruxelles, avec 5 688 km², plus étendues qu'un département français moyen. A l'opposé, l'agglomération d'Athènes ne couvre que 721 km² et celle de Bucarest 453 km².

Il en résulte de grandes différences de peuplement : ainsi les agglomérations d'Athènes (3 227 millions d'habitants) et de Rotterdam – la Haye (3 122 millions d'habitants) comptent une population semblable. Mais la densité de la première est de 4 476 habitants/km² et celle de la seconde de 1 749 habitants/km².

Ces quelques données illustrent l'hétérogénéité de l'emprise spatiale des grandes villes, qui se modifie notamment au gré des politiques urbaines, de l'évolution du bâti, de particularités géographiques, des comportements et des caractéristiques de la mobilité. Pratiquement toutes les grandes villes connaissent un processus d'étalement urbain qui élargit leur aire géographique, sans toutefois la rendre homogène, en raison des logiques spécifiques de peuplement et de la mobilité intra-urbaine.

Ainsi chaque grande ville occupe différemment l'espace qu'elle agglomère : l'existence d'importants groupements humains sur les territoires que forment les agglomérations des grandes villes ne se traduit pas par une homogénéité de la géographie de la population de ces territoires. Au contraire, cette dernière se caractérise par des logiques de peuplement diversifiées.

4.3.1. La densité urbaine

Le degré d'urbanisation d'un pays n'est pas uniquement fonction du nombre de villes, mais aussi de la densité du semis urbain. Cette constatation est tout particulièrement

vraie pour les très grandes aires urbaines, dont la formation a souvent été accélérée par la conjonction de la croissance d'un semis urbain dense.

Selon Colin Clark ¹⁾ il est ainsi possible de distinguer entre :

- la « métropole isolée » représentée par des exemples tels que Lima, Kinshasa, Abidjan ou Rangoon. Dans ce cas de figure il existe une forte rupture entre le milieu urbain et le milieu rural ; la métropole se singularise par sa situation exceptionnellement moderne dans un pays très traditionnel, renforçant sa position de pôle de développement quasi unique et surtout en phase avec l'économie internationale. Elle s'appuie sur une forte concentration des ressources matérielles et humaines du pays, mais souffre d'imposants dysfonctionnements organisationnels ;
- la « marée urbaine » conduisant à la « suburbia », qui se caractérise par un tissu lâche englobant le milieu rural environnant. Les villes concernées débordent sur de vastes banlieues éloignées de plusieurs dizaines de kilomètres du centre-ville, mais desservies par des axes autoroutiers performants et aussi de transport publics, exemple RER, train ;
- la « macropole » formant un monstre urbain, la « ville-monstre » aux multiples congestionnements, soumettant à sa force agglomérante le milieu rural dense des alentours.

4.4. Des dimensions humaines vertigineuses

Le milieu urbain a déjà connu un accroissement démographique durant le XXe siècle, notamment dans les pays qui s'industrialisèrent à cette période. Dans la première moitié des années 1930 (tableau 1) la majorité des très grandes villes (plus d'un million d'habitants) était européenne, mais New York se situait en tête du classement, tandis que les villes du Tiers monde étaient encore peu nombreuses et très rarement situées parmi les quinze premières positions. Ce mouvement s'est greffé sur celui, devenu général, de l'urbanisation accélérée du globe. A présent les pays développés, voire certaines régions du Tiers monde, ont réalisé la transition urbaine, c'est à dire le passage d'une population principalement rurale vers une démographie essentiellement urbaine.

¹⁾ DEBIE, 1995, (p. 90 – 112)

La seconde moitié du XXe siècle fut cependant celle de la croissance métropolitaine galopante, tant dans les pays industrialisés que dans le Tiers monde (tableau 2).

Le tableau 3 donne un aperçu de l'urbanisation du globe à la fin du seconde millénaire à travers la statistique de ses métropoles, de ses plus grandes agglomérations et de ses très grandes villes avec des populations de plus de deux millions. La statistique dépasse certes le plus souvent la seule notion de ville au sens communal du terme ou au sens intercommunal englobant les communes de l'unité administrative correspondant à la grande métropole.

Tableau 1

Agglomérations de plus d'un million d'habitants dans la première moitié des années 1930 (en millions d'habitants)

Ville	Agglomération	Ville sans la banlieue
New York	10,34	6,9
Londres	8,2	4,4
Paris	5,1	2,8
Tokyo	5	5
Berlin	4,2	4,2
Chicago	4	3,4
Moscou	3,6	3,6
Shanghai	3,3	2
Buenos Aires	3,1	2,2
Leningrad	2,8	2,8
Philadelphie	2,8	2
Osaka	2,5	2,5
Vienne	2	1,9
Boston	1,9	0,8
Détroit	1,9	1,6
Los Angeles	1,9	1,2
Rio de Janeiro	1,6	1,6
Hambourg	1,6	1,1
Calcutta	1,5	1,2
Budapest	1,4	1
Tientsin	1,4	1,4
Bombay	1,3	1,2
Liverpool	1,3	0,9
Birmingham	1,3	1
Sydney	1,3	1,3
San Francisco	1,2	0,6
Manchester	1,2	0,8
Varsovie	1,2	1,2
Saint-Louis	1,2	0,8
Mexico	1,1	1

Glasgow	1,1	1,1
Rome	1,1	0,9
Le Caire	1,1	1,1
Montréal	1,1	0,8
Barcelone	1,1	1,1
Sao Paulo	1,1	1,1
Milan	1,1	1,1
Melbourne	1	1
Madrid	1	1
Athènes	1	0,5

Source : P. Lavedan, 1936 : Géographie des villes, Gallimard, Paris

Tableau 2

Agglomérations de plus de 2 millions d'habitants dans le Tiers monde à la fin des années 1980

Agglomération	Nombre d'habitants (en millions)
Amérique latine	
Mexico	16-18
Sao Paulo	16-18
Buenos Aires	10
Rio de Janeiro	10
Lima	7
Bogota	5
Santiago	4,5
Caracas	4
Guadalajara	3
Monterrey	2,5
Bello Horizonte	2
Salvador de Bahia	2
Asie	
Shanghai	13
Bombay	12
Calcutta	11
Pékin	10
Djakarta	9
Delhi	8
Bangkok	5,5
Madras	5,5
Tianjin	5,5
Dhaka	5,3
Karachi	5,2
Shenyang	4,3
Bangalore	4
Rangoon	4
Wuhan	3,5

Ahmadabad	3,4
Canton	3,4
Hayderabad	3,4
Saigon	3
Lahore	2,9
Chung King	2,8
Harbin	2,7
Afrique	
Le Caire	11
Lagos	5-6
Kinshasa	3
Casablanca	2,7
Alger	2,6
Khartoum	2,5
Abidjan	2

Source : Organisation des Nations Unies

Tableau 3.1

Les premières agglomérations mondiales (en millions d'habitants)

Agglomération	Population
Mexico	30
Sao Paulo	26
Tokyo	24
Shanghai	22
New York	20
Los Angeles	20
Pékin	18
Rio de Janeiro	17
Bombay	17
Osaka	16
Londres	15
Paris	15
Le Caire	13
Séoul	13
Djakarta	13
Buenos Aires	12
Madras	12
Calcutta	11
Manille	11
Karachi	11
Bangkok	10

Tableau 3.2

Agglomérations dépassant 2 ,5 millions d'habitants dans le monde vers 2000

1) Agglomérations de 2,5 à 5 millions d'habitants	
Europe	Athènes, Berlin, Bucarest, Budapest, Kiev, Lisbonne, Madrid, Manchester, Milan, Naples, Rome, Turin, Varsovie
Amérique du Nord	Atlanta, Baltimore, Boston, Houston, Minneapolis-Saint-Paul, Montréal, Pittsburgh, Toronto, Washington
Australie	Melbourne, Sydney

Extrême-Orient	Chongqing, Foshan, Guangzhou, Harbin, Lanzhon, Nankin, Pusan, Shenyang, Shenzhen, Singapour, Taipeh, Wuhan
Restant de l'Asie	Ahmedabad, Ankara, Bangalore, Canton, Hô Chi Minh Ville, Hyderabad, Kânpur, Nankin, Poona, Puna, Rangoon, Surabaya, Xi'an
Amérique latine	Caracas, Panama
Afrique	Abidjan, Addis-Abeba, Alger, Alexandrie, Casablanca, Johannesburg, Khartoum, Kinshasa, Le Cap, Nairobi, Tunis
2) Agglomérations de plus de 5 millions à 10 millions d'habitants	
Europe	Moscou, Saint-Pétersbourg
Amérique du Nord	Chicago
Extrême-Orient	Ho Chi Minh Ville, Hong Kong, Metromanilia, Nagoya
Restant de l'Asie	Bangkok, Dhaka, Delhi, Istanbul, Lahore, Téhéran, Tianjin
Amérique latine	Callao, Lima
Afrique	Lagos
3) agglomérations dépassant 10 millions d'habitants	
Europe	Londres, Paris
Amérique du Nord	New York, Los Angeles
Extrême-Orient	Djakarta, Manille, Osaka, Pékin, Séoul, Shanghai, Tokyo
Restant de l'Asie	Bombay, Calcutta, Karachi, Madras
Amérique latine	Buenos Aires, Mexico, Rio de Janeiro, Sao Paulo
Afrique	Le Caire

Sources : Organisation des Nations Unies

4.4.1. Les répercussions socioculturelles

La course politico-économique vers la banalisation de l'espace urbain, exprimée par les conceptions urbanistiques, les projections architecturales, les modes de production et de consommation, et le processus culturel, ne saurait masquer les profonds déséquilibres socio-spatiaux particulièrement perceptibles dans les grandes villes. La métropolisation qui accompagne la mondialisation contribue à une nouvelle distribution des richesses, renforçant la position des firmes multinationales. En somme, s'il y a des richesses concentrées, c'est qu'il y a des pauvretés concentrées elles aussi.

« Le logement et l'habitat sont des indicateurs très expressifs de ces disparités ». ¹⁾
A Sao Paulo environ 15% de la population vit dans des favelas. L'accessibilité en est un autre problème. La ville de Sao Paulo est déficiente : 1/5^e seulement de la superficie de la ville est couvert par le métro. Un réseau de transport public correspondant à l'étendue de la ville fait défaut, cette insuffisance amplifie considérablement la circulation automobile et par là même, le niveau de pollution et les nuisances diverses, mais aussi les disparités

¹⁾ Bertrand, Chevalier, 1998

sociales entre ceux qui peuvent disposer d'une automobile et ceux, très nombreux, qui n'ont pas à leur disposition les moyens de satisfaire à leurs besoins quotidiens.

Les très grandes villes accumulent l'essentiel des effets pervers propres à la concentration humaine et sociale, comme elles renforcent les dangers environnementaux, ceux induits par l'insécurité, les « métastases » de la violence et le mal de vivre. Elles ne permettent pas aux surfaces urbaines de créer des bases sociales saines. Ainsi la réglementation urbaine, plutôt accessible, mais peu efficace, accentue les dysfonctionnements résultants de choix administratifs simplistes et de profonds malentendus sociaux. Plus la ville est grande plus la conscience de faire corps avec elle est affaiblie dans les milieux modestes et à plus forte raison dans les catégories déshéritées de la population. Cette conscience d'être étranger à la ville est renforcée par l'absence de vie de quartier entretenue par l'ambiance de la très grande ville.

La ségrégation urbaine est particulièrement manifeste dans les grandes agglomérations. Elle s'exprime à travers une opposition souvent croissante entre des quartiers aménagés pour les catégories riches ou aisées de la population et les quartiers dont l'habitat est dévalorisé. Elle apparaît en outre dans la fragmentation de l'espace social, notamment dans la phénomène de la banlieusardisation.

L'exemple parisien permet d'illustrer les tribulations urbaines au regard de la ségrégation. Le concept haussmannien de l'urbanisation a cassé l'unité de la ville et construit son modèle sur des plans de modernisation entraînant la ségrégation sociale : la ville fut réservée aux riches et la population laborieuse reléguée à la périphérie. Cette ségrégation se poursuit jusqu'au début de la Ve République. Dès le 8 novembre 1959 les principes directeurs de la rénovation urbaine annoncèrent certes une politique d'assainissement des quartiers défavorisés, mais visèrent aussi et surtout une revitalisation du centre-ville par la réhabilitation du bâti : Paris intra muros devait participer activement à la métropolisation mondiale. Dans le cas de Paris, cela donne une Ville couvrant une superficie de 105,4 km² ; pour Paris intra muros, puis l'Aire métropolitaine s'étend sur 750 km², correspondant à un territoire qui comprend la Ville de Paris, les départements de Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine.

La même étude pour Londres présente également deux Chiffres : la Ville identifiée à Inner London avec 321 km² et l'Aire métropolitaine ou Greater London avec 1 580 km².

Pour le Caire la Ville constitue une superficie de 214 km², le double de celle de la Ville de Paris.

La perception internationale de Paris ne doit pas induire en erreur : les nouveaux contrastes entre les centres « réhabilités » et les bâtis habituels sont tels que 4/5^e de l'ensemble des logements de la capitale ont plus de 30 ans d'âge. Il suffit de s'éloigner quelque peu des grands boulevards. Environ 30% des logements ne disposent que d'une pièce ; beaucoup d'entre eux sont suroccupés. Ainsi à Paris le quartier du Marais, ancienne aire nobiliaire particulièrement décomposée, désormais réhabilité, s'est réorienté vers le commerce haut de gamme, les logements de très grand confort, sinon luxueux. Cette restructuration provoque l'apparition de ghettos dans les aires suburbaines. En Amérique du nord, mais pas seulement, ceux-ci se caractérisent par une certaine homogénéisation des communautés ethniques. Une conception globale du problème suburbain y fait défaut. Ici les ghettos sont monoculturels à 60% environ ; en Europe les communautés monoculturelles ne dépassent généralement pas 20% de la population « résidente » totale.

L'insécurité est également une répercussion du gigantisme urbain. L'Etat fédéral de Californie dépense actuellement autant pour les prisons que pour l'éducation-formation.

Dans les pays développés qui disposent à la fois des outils de gestion adéquats et de ressources humaines qualitativement aptes à réaliser une certaine maîtrise du territoire métropolitain, ainsi que des problèmes qui s'y posent, tout un ensemble de mesures organisationnelles a été ou est mis en place pour encadrer l'action urbaine. L'exemple de l'Ile-de-France est assez significatif. Avec huit départements et environ 11 millions d'habitants, c'est-à-dire près d'un cinquième de la population nationale, mais seulement 2% de la superficie du pays, la région francilienne qui gravite autour du pôle métropolitain parisien, approche une densité démographique de près de 9000 habitants/km². Elle comporte près d'un cinquième du nombre de logements, plus d'un cinquième du nombre d'emplois, presque un quart des postes d'agents de l'Etat, près de 30 % des étudiants, 60 % des chercheurs et plus de 40 % des cadres dirigeants et universitaires de la France. Elle consomme 16 % environ de l'énergie nationale et participe à raison de 30 % environ au produit intérieur brut. Près de 90 % des franciliens habitent dans l'agglomération parisienne.

Au niveau de l'écologie, l'impact des villes à l'échelle régionale est considérable. Une ville d'un million d'habitants consomme chaque jour plus de 320 000 T d'eau,

112 000 T de pétrole ; elle émet quotidiennement 1500 T de substances toxiques, rejette 1500 T de déchets solides et de 300 000 T d'eaux usées. La très grande ville doit être à plus forte raison économe de son environnement naturel.

Dans un pays en développement, la très grande ville amplifie l'exode rural et l'afflux démographique en provenance des villes voisines, par suite de la crise générale de l'emploi, du revenu et du logement. La très grande ville apparaît comme une solution à tous les problèmes, y compris, en cas d'échec des migrants, le système de débrouillardise individuel susceptible de conduire à la plongée dans les milieux toxicomanes, occultes, mafieux et criminels. Elle a aussi, par son extension spatiale, de sérieuses incidences sur la question foncière. Au début des années 1990, environ 75 % de la surface agricole utile est entre les mains de propriétaires privés urbains dans la Communauté rural de Sangalkam, à 35 km de Dakar. Le schéma d'aménagement urbain de Dakar a inclus cette Communauté rurale dans l'agglomération. Cette orientation à forte connotation régionale est aussi une étape décisive dans le mouvement général vers une plus grande urbanisation du monde rural et une dépendance accrue de celui-ci face à la croissance urbaine.

4.4.2. La population des très grandes villes dans le monde

La quasi-totalité des populations du monde ont enregistré une croissance inédite avec l'extraordinaire baisse du taux de mortalité intervenue lors de la première étape de la transition démographique (la transition démographique se définit comme la période pendant laquelle une population passe d'un régime démographique de mortalité élevée à un régime de faible mortalité et de natalité basse).¹⁾

Cette dernière, qui a commencé en Europe grâce aux remarquables progrès économiques et sanitaires, à la fin du XVIIIe siècle, s'est intensifiée au XIXe siècle, puis s'est diffusée au XXe siècle, selon des calendriers et des intensités variés, dans pratiquement tous les pays de la planète.

L'accroissement démographique a profité davantage aux villes qu'au monde rural, entraînant au cours du XXe siècle la naissance d'un nombre croissant de grandes villes, définies ici comme les agglomérations comptant plus de deux millions d'habitants.

¹⁾ CF.G.-F. DUMONT : Le Monde et les hommes, Les grandes évolutions démographiques, Paris, Litec, 1995.

Aussi le XXe siècle marque-t-il l'origine d'une ère nouvelle dans l'Histoire de l'humanité, celle des données géographiques jamais constatées antérieurement. En outre la croissance démographique des villes ayant atteint le seuil défini ci-dessus est plus élevée que la moyenne, leur donnant un poids démographique relatif constamment supérieur. Dans l'exemple de la France, Paris compte 2 125 246 habitants (en 1999) si l'on considère la ville de Paris (dans ses vingt arrondissements), 9 644 507 habitants dans son agglomération (ou unité urbaine) incluant toutes les communes des alentours s'inscrivant dans la continuité du cadre bâti, ou 10 561 573 habitants en considérant l'aire urbaine dans sa délimitation de 1990 (incluant toutes les communes influencées économiquement par Paris, dans la mesure où au moins 40 % de leurs actifs résidents travaillent dans l'aire urbaine) (G.-F. DUMONT : La population de la France, Paris, Ellipses, 2000). Lorsque les résultats du recensement français de 1999 permettront de connaître les lieux de travail et de domicile des personnes recensées et donc la délimitation de l'aire urbaine de Paris à cette date, il est probable que le dernier chiffre indiqué sera plus élevé. D'autre part la dimension internationale de certaines grandes villes n'est généralement pas prise en compte ni dans les statistiques nationales ni dans les statistiques internationales. Or, par exemple, l'aire urbaine de Singapour s'étend en Malaisie, celle de Détroit (Michigan) au Canada ou celle de San Diego (Californie) au Mexique.

4.5. Un poids absolu et relatif croissant

Ce concept conduit à inventorier dans le monde cent quarante-huit grandes villes en 2000 (les chiffres 2000 des grandes villes sont repris des estimations Géopolis. Cf. F. MORICONI-EBRARD, Les grandes villes dans le monde, Paris, Ophris, 2000), totalisant ensemble 791,3 millions d'habitants, soit 13 % de la population mondiale (estimée à 6 067 millions d'habitants). (Chiffre du World population data sheet, Washington, 2000). Parmi celles-ci, les mégapoles, définies comme les grandes villes comptant plus de dix millions d'habitants, sont au nombre de dix-sept et totalisent 272,4 millions d'habitants, soit 4,5 % de la population mondiale.

Les chiffres établis par Géopolis mettent en évidence un changement remarquable du nombre et de l'importance des grandes villes surtout depuis un siècle. En 1800, la plus grande ville du monde est Pékin, avec 1,1 million d'habitants, devançant Guangzhou (0,8) et Istanbul (0,57). En 1900, seules quatre agglomérations – Londres, avec 6,3 millions d'habitants, New York avec 4,6, Paris avec 3,6 et Berlin avec 2,6 – dépassent les deux

millions d'habitants. en 1925, le nombre des grandes villes passe à dix, se complétant avec Tokyo, Chicago, la Ruhr (Essen), Buenos Aires, Osaka et Philadelphie. Un quart de siècle plus tard, en 1950, le Monde compte trente grandes villes. En limitant toujours l'expressions « grandes villes » à celles de plus de 2 millions d'habitants, leur nombre atteint cinquante-sept en 1960, puis progresse à cent vingt-deux en 1990 et enfin à cent quarante-huit en 2000.

Tableau 4

Les 25 premières grandes villes dans le monde et leur poids démographique relatif

Rang	Nom	Population 1950 (milliers)	Population 2000 (milliers)	Multiple 2000-1950	Pays	Population 2000 du pays	% 2000 de la population du pays
1.	Tokyo	10 430	29 896	2,9	Japon	126 876	23,6%
2.	New York	17 360	24 719	1,4	U.S.A.	306 364	8,1%
3.	Séoul	2 270	20 674	9,1	Corée du Sud	47 275	43,7%
4.	Mexico	3 740	18 381	4,9	Mexique	99 700	18,4%
5.	Sao Paulo	2 410	17 530	7,3	Brésil	170 115	10,3%
6.	Manille	2 530	16 740	6,6	Philippines	80 298	20,8%
7.	Los Angeles	4 180	15 807	3,8	U.S.A.	306 364	5,2%
8.	Bombay	3 040	15 769	5,2	Inde	1 002 142	1,6%
9.	Jakarta	2 500	15 086	6,0	Indonésie	212 207	7,1%
10.	Osaka	6 790	15 039	2,2	Japon	126 876	11,9%
11.	Delhi	1 430	13 592	9,5	Inde	1 002 142	1,4%
12.	Calcutta	4 630	12 619	2,7	Inde	1 002 142	1,3%
13.	Buenos Aires	5 200	12 297	2,4	Argentine	37 048	33,2%
14.	Shanghai	5 820	11 960	2,1	Chine	1 264 536	0,9%
15.	Le Caire	3 000	11 633	3,9	Egypte	68 344	17,0%
16.	Rio De Janeiro	2 960	10 628	3,6	Brésil	170 115	6,2%
17.	Moscou	3 120	10 046	3,2	Russie	145 231	6,9%

Total 17 Mégapoles	81 410	272 416	3,3
--------------------	--------	---------	-----

18.	Istanbul	1 040	9 981	9,6	Turquie	65 311	15,3%
19.	Ruhr (Essen)	7 808	9 963	1,3	Allemagne	82 141	12,1%
20.	Paris	6 459	9 850	1,5	France	59 353	16,6%
21.	Dacca	509	9 801	19,3	Bangladesh	128 133	7,6%
22.	Karachi	1 043	9 661	9,3	Pakistan	150 648	6,4%
23.	Londres	9 375	9 166	1,0	Royaume-Uni	59 750	15,3%
24.	Chicago	6 070	9 076	1,5	Etats-Unis	306 364	3,0%
25.	Téhéran	1 200	8 239	6,9	Iran	67 411	12,2%

	Année 1950	Année 2000
Population des 131 grandes villes non Mégapoles (milliers) – 2-10 millions d'habitants en l'an 2000	167 350	518 836

Population des 148 grandes villes de l'an 2000 (milliers) – plus de 2 millions d'habitants en l'an 2000	248 760	719 252
Population mondiale (en milliers d'habitants)	2 524 000	6 067 000
Proportion des 17 Mégapoles de l'an 2000 (plus de 10 millions d'habitants) dans la population mondiale	3,2%	4,5%
Proportion des 148 grandes villes de l'an 2000 dans la population mondiale	9,9%	13,0%

4.5.1. L'accroissement démographique actuel des grandes villes

Certaines causes poussent la croissance démographiques des grandes villes, puis favorisent une réelle décélération lorsqu'elles s'amenuisent. Il convient chaque fois de considérer les mouvements migratoires, qui peuvent être synthétisés dans les schéma de la transition urbaine.

4.5.2. Les quatre causes principales

La première cause favorable à l'augmentation du nombre et de la population des grandes villes tient, bien entendu, à la transition démographique : la baisse de la mortalité et plus particulièrement des mortalités infantile, adolescente et maternelle, a amélioré les taux de survie, augmenté l'espérance de vie des urbains et donc accru la population de grandes villes.

La seconde cause de la croissance des grandes villes, particulièrement élevée dans la décennie 1950-1960 dans les pays développés et dans les années 1960-1970 pour les pays en voie de développement, tient au phénomène de l'émigration rurale, dont les mécanismes peuvent être divers : départ d'actifs ruraux vers des cités où se développent des sites industriels, départ de populations rurales n'ayant guère d'espoir d'emplois agricoles compte tenu de la progression de la productivité du secteur primaire, développement de l'emploi tertiaire qui s'implante essentiellement dans les villes et des grandes villes, politiques économiques et fiscales décourageant l'exposition agricole et minorant la rentabilité de l'agriculture en politiques de centralisation antinomiques d'un aménagement équilibré du territoire, absence ou insuffisance de réformes agraires donnant des espoirs de promotion à des actifs agricoles. Souvent l'émigration rurale est plus subie que voulue. Les ruraux, fondants des espoirs de meilleures conditions de vie sur la grande ville, la rejoignent, grossissent sa population et élargissent son aire géographique en développant à sa périphérie des habitats légaux dans les pays développés, souvent illégaux dans les pays en voie de développement.

Cette croissance des villes due à l'émigration rurale a néanmoins ses limites. Elle se réduit relativement au fur et à mesure que le milieu urbain prend de l'importance par rapport au milieu rural, du simple fait de la réduction de la population rurale susceptible de migrer en milieu urbain. En effet, une émigration nette pour un milieu rural majoritaire équivaut à une immigration nette plus importante en milieu urbain. Au fur et à mesure que le monde urbain prend du poids relatif, pour un même taux d'émigration du monde rural, le nombre de migrants venant alimenter la croissance urbaine diminue. En particulier, en Amérique latine, la croissance urbaine due à l'émigration rurale ne peut que faiblir, compte tenu des taux élevés d'urbanisation.

Troisième cause de la croissance des grandes villes et plus particulièrement des mégapoles, une émigration urbaine, provenant de villes moins importantes ayant ou non exercé le rôle de ville-relais pour des ruraux. Ainsi l'apport migratoire au Caire provient au quatre cinquième d'autres villes égyptiennes.

La quatrième cause de la croissance urbaine, les flux migratoires internationaux, a eu une importance considérable dans le nouveau monde des années 1850 aux années 1930, lorsque des populations européennes émigrèrent par dizaine de millions. (51,7 millions d'émigrés européens de 1850 à 1930 Cf. G.-F. Dumont les racines de l'identité européenne Paris, Economica, 1999)



5. Les très grandes villes et la croissance des taux d'urbanisation

5.1. Les grandes villes, moteurs de la croissance des taux d'urbanisation

A travers le monde, de nombreuses grandes villes sont nées, surtout dans la seconde moitié du XXe siècle. La progression du taux d'urbanisation a été considérable, que l'on considère le taux d'urbanisation toutes villes confondues ou le taux d'urbanisation limité aux grandes villes. L'importance de la population urbaine selon les pays semble fonction de leur niveau de développement. Mais cette proposition doit être nuancée.

5.1.1. Les taux d'urbanisation dus aux grandes villes

Dans plusieurs dizaines de pays, ce taux a connu une croissance mathématiquement infinie, puisqu'il était à zéro au début du XXe siècle. Au Japon, les cinq grandes villes totalisent plus de 57 millions d'habitants, représentent 45 % de la population totale du pays, et 57 % de la population urbaine japonaise. En Corée du Sud, les trois grandes villes comptent près de 28 millions d'habitants, soit près de 60 % de la population du pays et 74 % de la population urbaine. En Argentine, 34 % de la population nationale vit dans la seule grande ville, Buenos Aires, qui représente 38 % de la population urbaine.

De 1950 à 2000, la population d'Abidjan se multiplie par 42, celle de Riyad par 90 ; parmi les nouvelles mégapoles, villes de plus de dix millions d'habitants, la population de Dacca se multiplie par 19, celle de Mexico par 4,9 celle de Calcutta par 2,7 et celle de Bombay par 5,2. En revanche, les périodes de forte croissance des grandes villes des pays développés sont plus anciennes.

En fait, le phénomène des grandes villes est général, aussi présent au seuil du XXIe siècle dans les pays développés, que dans les pays en développement. Et même davantage car les taux d'urbanisation sont souvent plus élevés dans les pays développés (30 % en Afrique, 75 % en Amérique du Nord, 78 % en Amérique du Sud).

Dans une trentaine de pays, une grande ville, exerçant le double rôle de capital politique et économique, écrase l'ensemble de la hiérarchie urbaine. Par exemple en France, bien que vaste (troisième superficie en Europe), le territoire français n'a qu'une seule grande ville, Paris, dont l'agglomération approche la dimension d'une mégapole. Cette agglomération concentre 17 % de la population de la France métropolitaine sur moins de 2 % du territoire, et compte 22,5 % de la population urbaine française.

A l'instar de la France, des mégapoles dominent certains pays en développement : Manille, où résident 22 % de la population des Philippines, compte 47,7 % de la population urbaine de cet archipel. 17 % des égyptiens vivent au Caire, qui représente 39,5 de la population urbaine de l'Egypte.

5.2. Grandes villes et localisation de la direction économique

Tandis que dans les pays développés les XIXe et XXe siècles ont été marqués par une explosion de l'urbanisation inhérent aux nombreux emplois industriels offerts en ville ou dans les milieux ruraux transformés en sites urbains, l'urbanisation qu'ont connue les

pays du Tiers monde durant la seconde moitié du XXe siècle a été liée à une rapide ascension d'un secteur tertiaire souvent improductif et à une augmentation inquiétante du nombre des nonactifs.

Les grandes régions métropolitaines apparaissent comme des foyers de concentration de la production de valeur, bien évidemment dans l'absolu, mais aussi de manière relative, par rapport à leurs espaces nationaux de référence. Seules font exception à cette règle les régions urbaines d'anciens bassins industriels en situation de reconversion difficile ou certaines grandes villes non capitales de la périphérie méditerranéenne (Naples, Palerme).

La géographie du secteur financier rend compte de la place occupée par les plus grandes métropoles dans la décision économique, en même temps qu'elle confirme les différences de type d'armature urbaine.

L'importance du centre financier est rendue par la valeur ajoutée du secteur des banques et assurances. La tram rend compte du poids relatif du centre financier dans l'économie financière de l'Etat de référence.

Le poids économique des grandes métropoles apparaît aussi à la lecture de la carte de la localisation des sièges sociaux des firmes européennes classées parmi les 500 plus grandes firmes mondiales. Celui-ci constitue donc les systèmes économiques mondiaux. Paris et Londres sont les lieux majeurs de concentration de la décision économique en Europe et dominant de manière presque exclusive leurs territoires nationaux, alors que la dispersion de la direction économique en Allemagne fait apparaître Munich, Stuttgart, Francfort, Cologne Bonn, Düsseldorf et la Ruhr parmi les zones urbaines les mieux classées, où l'on retrouve encore la Randstadt Holland et Zurich. En dehors d'une très modeste présence de Moscou, uniquement due au siège de Gazprom, les pays de l'ex-bloc soviétique sont totalement absent de la carte.

5.3. Grandes villes, liens des réseaux globalisés de l'économie-monde

La carte de la localisation des sièges des plus grandes entreprises introduit néanmoins des variantes par rapport à une réelle appréciation du rôle joué par les plus grandes villes européennes dans le fonctionnement des réseaux de l'économie-monde. D'une part, parce que certaines entreprises, qui apparaissent parmi les plus importantes du classement mondial par le revenu qu'elle génèrent, ne sont néanmoins pas centrales par

rapport aux réseaux opérationnels mondiaux et au flux international de valeur et d'information qu'ils génèrent, soit du fait d'un retard d'internationalisation de leurs stratégies, soit de par leur nature : c'est le cas, par exemple, de grandes entreprises parapubliques ou récemment privatisées, dans les secteurs du chemin de fer, de la poste et des télécommunications, de l'approvisionnement en énergie. De telles entreprises ont le plus souvent leurs sièges localisés dans la capitale. Ceci contribue à surestimer le poids décisionnel de Paris dans le monde économique par rapport à celui de Londres, ou de Rome par rapport à celui de Milan. D'autre part, parce que certaines villes de taille modeste apparaissent dans le classement du fait qu'elles ont abrité le développement initial et conservé le siège d'une seule entreprise de taille à l'échelle mondiale : c'est par exemple le cas de Wolfsburg (Volkswagen), Caen (Promodès à Mondeville), de Saint-Étienne (Csino), de Clermont-Ferrand (Michelin).

Dès lors, plus encore que la localisation des sièges décisionnels des grandes firmes mondiales, c'est celle des sièges mais aussi des agences des principales firmes internationales de services aux entreprises (comptabilité, service financiers, publicité, marketing, assurances, droit international des affaires) qui positionne les villes en tant que lieux nodaux des réseaux mondiaux de transaction. Ceci implique que dans beaucoup de villes mondiales, les principaux acteurs de cette mondialisation soient des firmes étrangères.

De tous temps les sièges sociaux des principales firmes ont été localisés essentiellement dans les grandes villes. Celles-ci ont constitué les supports de l'internationalisation, politique, culturelle et économique. Dès lors que les firmes se sont multinationalisées en investissant dans des unités de production en dehors des frontières nationales, le substrat urbain s'est adapté en matière d'aménagement, d'infrastructures de transport, de services divers, depuis la fonction bancaire et financière, en passant par les assurances et la formation, jusqu'à l'import-export. Ces villes se sont ainsi adaptées selon le cas aux divers degrés de l'internationalisation, partant de fonctions nationales pour accéder à l'échelle internationale, puis multinationale et en fin de compte transnationale ou mondiale.

L'urbanisation exponentielle a entraîné à la fois une extraordinaire mobilité physique et une croissance exponentielle du flux matériel, financier et autres. Les places financières échangent quotidiennement 1500 milliards de dollars U.S., soit trois fois le budget de l'Etat français. Un système de circulation adapté permet aux très grandes villes

des pays avancés d'accroître l'utilité économique et la valeur de l'activité atteints par l'utilisateur en fonction du choix d'une destination parmi le vaste potentiel d'emplois ou de services. La variété des choix de destinations, d'actifs, d'entreprises, source de productivité et de valeur ajoutée, donc de richesse, est étroitement liée au phénomène de métropolisation. J. Poulit a livré en 1998 quelques chiffres significatifs à ce sujet : les 136 milliards de francs d'infrastructures de voies rapides inscrites au schéma directeur de l'Ile-de-France ont induit 48 milliards de francs de richesse annuelles supplémentaires et 120 000 emplois dits durables. Les 140 milliards de francs supplémentaires de transport collectif inscrites à ce même schéma pour la suite devaient induire 21 milliards de francs de richesses annuelles supplémentaires de 52 500 emplois dits durables. Selon Poulit l'utilité récréative par contre est très peu influencée par la taille des agglomérations. La somme des valeurs d'utilité des destinations économiques et des destinations récréatives permet toutefois de constater que les grandes agglomérations enregistrent des résultats bien supérieurs à ceux des villes moins amples.



Conclusion

La ville, notamment la très grande ville, est marquée en permanence par un processus d'organisation et de désorganisation. Aussi convient-il d'en connaître le fonctionnement naturel et territorial, socio-écologique et culturel. « Gouverner les villes géantes » (Chardon, 1983) revient à tenir compte du fait d'un changement de dimension, les agglomérations ont changé de nature. Déjà en 1873 Paul Leroy-Beaulieu a observé, avec quelque excès certes, que « les villes immenses qui sont à elles seules des nations » doivent être gérées par un régime administratif spécifique. A notre époque, la démocratisation de la gestion de la métropole aidant, et la décentralisation progressant, le système très étatique du Conseil, essentiellement consultatif, est remplacé petit à petit par celui d'une municipalité à part entière.

L'explosion démographique des très grandes villes a provoqué un accroissement économique important, mais parallèlement, une crise de planification et de gestion qui a d'importantes conséquences écologiques et socioculturelles. Les très grandes villes, qui

constituent un réseau économique mondial, doivent trouver un équilibre entre leurs ambitions financières et leurs responsabilités environnementales.

La très grande ville est bien plus que les autres, une provocation permanente, une interrogation sur le surdimensionnement de l'existence humaine et un monde technologique aux répercussions de plus en plus délicates à maîtriser. Elle prend, en somme, le relais, à une échelle très différente et à un niveau de complexité sans commune mesure avec le passé, d'une problématique urbaine qui a toujours été confrontée à l'affrontement entre les projections urbanistiques et les exigences sociales, mais jamais avec une telle densité d'interrogations que de nos jours.

Définitions

Mégalopole – pour J. Gottmann c'est le flux de circulation et l'accessibilité qui construisent l'espace géographique. Cette mégalopolis, longue de plus d'un millier de kilomètres, peuplée de 50 millions d'habitants est polycentrique, composée d'un réseau de métropoles.

La Mégapole – une super-métropole dont la population atteint ou dépasse une dizaine de millions d'habitants, 8 millions d'après l'ONU (New York, Tokyo, Los Angeles, Londres et Paris en sont).

Selon le « Dictionnaire de géographie » de Baud, Bourgeat et Bras, les très grandes métropoles sont des mégapoles ou macropoles, des agglomérations de plus de 8 millions d'habitants.

« Megapolis » a été choisi en 1961 par Jean Gottmann pour désigner l'ensemble urbain formé à partir de plusieurs pôles sur la côte nord-est des Etats-Unis. Il a puisé ce toponyme dans la Grèce antique : en 370 avant J.-C., plusieurs cités du Péloponnèse fondèrent sous ce nom une ville pour en faire la capitale d'une nouvelle alliance.

La mégapole comporte un ensemble de métropoles interconnectées. C'est en somme une vaste aire d'ensembles urbanisés qui comportent des villes et des zones périurbaines de toutes tailles. La mégapole du Nord-est des Etats-Unis, appelé « Mégalopolis » par Gottmann en 1961, se déroule sur un millier de kilomètres et comporte plus d'une quarantaine de millions d'habitants. Seules deux autres mégapoles sont à signaler pour le moment sur le globe : celle du Tokaido qui avec 1200 km de long, allant de Tokyo à Kita-Kyushu, réunit une centaine de millions d'habitants et celle du grand arc métropolitain d'Europe qui avec 1500 km de long, s'étend de l'Angleterre à la Lombardie et est peuplée par plus de 70 millions d'habitants.

La Métropole – la ville Mère en grec, un pôle urbain majeur doté de la totalité ou de la quasi-totalité des fonctions urbaines au niveau qualitatif le plus élevé, constituant un espace décisionnel et de direction déterminant dans un réseau de villes à vocation internationale. Elle concentre des activités de direction dans les domaines les plus divers, participe à la maîtrise de l'espace mondial et appuie son rayonnement sur un territoire continu relativement vaste, pouvant aller de 25 000 à 50 000 km² environ en Europe jusqu'à plus de 200 000 km² aux U.S.A.

L'urbanisme – un terme relativement récent dans la mesure où il n'est apparu qu'entre 1910 et 1914 dans le milieu de E. Hénard et du Musée social. Dérivé du mot latin « urbs »

(la ville), il a eu ses pendants espagnole (urbanismo), italien (urbanistica) et allemand (Städtkbau) ; la notion est apparue tardivement dans le langage anglo-saxon (urbanisme). Durant la seconde moitié du XIXe siècle, le terme a conduit progressivement au concept admis concerné par l'aménagement de l'espace urbain.

L'urbanisation comprise au sens courant du terme concerne le mouvement de concentration des populations et des activités dans les villes en fonction des besoins, réels et potentiels, de la société. L'ère industrielle, puis l'ère postindustrielle de plus en plus tertiaire ont contribué à urbaniser l'essentiel des espaces développés et à susciter des concentrations humaines gigantesques peu maîtrisées dans les pays en voie de développement.

Mondialisation – le terme est dérivé du terme anglo-saxon de « globalisation ». Celui-ci signifie le mouvement de mise en place de stratégies économiques à l'échelle mondiale par l'action conjointe des firmes multinationales, les grandes institutions financières et les grosses banques avec l'accord tacite des pouvoirs politiques du monde capitaliste.

La globalisation – s'appuie sur un système économique dominé par un faible nombre de grandes firmes qui constituent l'oligopole. La tendance actuelle est au renforcement de l'emprise oligopolistique, par les multiples absorptions, fusions, regroupements, véritable course des firmes vers les premières places continentales et mondiales.

Bibliographie

- 1) « Qu'est-ce que la société ? » - Université de tous les savoirs sous la direction d'Yves Michaud, Edition Odile Jacob, Paris, Novembre 2000 (volume 3, p. 155 – 251)
- 2) « La population mondiale : l'urbanisation, les migrations, la population active » - Monique Poulot, Paris, Clartés 2000 ;
- 3) « Population estimée des plus grandes agglomérations du Monde » - Mariconi-Ebrard F., Tableaux de l'économie française 2000-2001, Paris : INSEE 2000 ;
- 4) « Les très grandes villes dans le monde » - sous la direction de Jean-Pierre Poulot, Paris SEDES, CNED 2000 ;
- 5) « Les métropoles dans le monde » - sous la direction de Gabriel Wackermann, Paris, Elipses-Marketing 2000 ;
- 6) « Les très grandes villes dans le monde en dissertation corrigée » - sous la direction de Gabriel Wackermann, Paris, Elipses-Marketing 2000
- 7) « Très grandes villes et métropolisation » - sous la direction de Gabriel Wackermann, Paris, Elipses-Marketing 2000;
- 8) « Ville et environnement » - dossier constitué par Véronique Barnier et Carole Tucoulet, Problème politiques et sociaux No 829, Paris, La Documentation française 29 octobre 1999