
Synthèse de documents

SUJET : Les grandes métropoles : l'avenir de l'Homme ?

Consignes :

- L'objectif du présent devoir est de répondre à la question formulée ci-dessus en vous appuyant sur les documents suivants.
- Les arguments développés utiliseront les documents en évitant le piège de la paraphrase et pourront être enrichis par des éléments d'actualité.
- Le développement sera divisé en 2 ou 3 parties clairement apparentes. Une attention particulière devra être accordée aux transitions entre les arguments et entre les parties.
- Ne perdez pas de temps à présenter et à citer les documents.

Document n°1 :*L'urbanisation du monde | Conflits | 20-12-2020*

Depuis 2008, les institutions internationales martèlent que la moitié de la population mondiale vivrait en ville. Selon les mêmes sources, à l'horizon 2050, les urbains devraient représenter 70 % des habitants de la planète. Cela signifie que chaque jour, d'ici une trentaine d'années, la population urbaine mondiale augmentera de 200 000 habitants. Certes, ces prévisions ne sont qu'une image extrapolée à partir des projections démographiques couramment admises. Elle donne néanmoins une idée saisissante des ordres de grandeur.

Évidemment, les situations régionales sont très différentes. En Norvège, les habitants sont comptés comme urbains dans des localités à partir de 200 habitants. Ce seuil est de 2 500 au Mexique, de 5 000 au Sénégal et de 50 000 au Japon. Les statistiques internationales reposent sur l'addition d'estimations issues de ces définitions variées, ce qui fait que les chiffres précis sont très discutables. En revanche, les tendances générales sont claires. L'urbanisation des pays développés a déjà atteint des seuils très élevés, qui ne vont pas augmenter partout. À l'inverse, l'urbanisation de nombre de pays en développement se poursuivra de façon soutenue.

L'urbanisation se poursuit ainsi massivement en Afrique et en Asie, régions les plus peuplées du monde. Ce n'est plus la vitesse de la croissance urbaine qui est en soi remarquable, mais l'ampleur du phénomène, sur des volumes considérables. De 2015 à 2050, la population urbaine asiatique devrait presque doubler, de 1,8 à 3,4 milliards de citoyens. Dans la seule Inde c'est un demi-milliard de personnes qu'il va falloir loger en ville. En Afrique, la population urbaine triplerait, passant de 400 millions à 1,2 milliard. D'ici 2050, 95 % de la croissance urbaine mondiale (en termes de population) serait à absorber dans les villes en développement.

Document n°2 :*Emission annuelle de CO2 à partir énergie fossile et du ciment, par région du monde | Global Carbon Project | 2021*

Épuisement des ressources énergétiques, dérèglement du climat, diminution de la biodiversité, pollutions diverses, dégradation de la santé des populations, accumulation de déchets, malbouffe... Les activités humaines génèrent ce que l'on appelle pudiquement des « externalités négatives » qui peuvent aujourd'hui menacer l'avenir de la planète.

La situation serait aujourd'hui si préoccupante que selon certains mouvements de pensée, la seule solution serait la « décroissance ». Néologisme né dans les années 1970, ce mot exprime l'idée que la croissance économique serait plus néfaste que bénéfique pour l'humanité. Partant de l'axiome de base selon lequel « la croissance ne peut être infinie dans un monde fini », les « décroissants » considèrent le concept de développement durable comme un « faux ami », voire une « imposture ». Selon eux, développement économique et transition énergétique seraient deux notions parfaitement antinomiques.

Beaucoup d'autres scientifiques considèrent au contraire que ce sont justement les progrès de la science et de la technologie qui permettront de résoudre les graves problèmes énergétiques et écologiques auxquels nous devons faire face. Pour cela, les villes disposent de plusieurs leviers : l'aménagement et l'urbanisme, les bâtiments, les transports, mais aussi les réseaux d'énergie et l'éclairage public.

A travers leurs politiques d'aménagement, d'urbanisme et d'occupation des sols, elles peuvent d'abord privilégier un modèle de ville compacte, afin de diminuer les déplacements et de développer les modes de transport doux (marche, vélo). Les besoins de mobilité sont en effet largement déterminés par la

distance entre les lieux de travail et d'habitation. Dans le même objectif, elles peuvent également favoriser la mixité fonctionnelle en développant des quartiers regroupant logements et entreprises. Elles peuvent enfin choisir de densifier les zones situées à proximité des gares et des voies de transport public (tramway, métro, etc.).

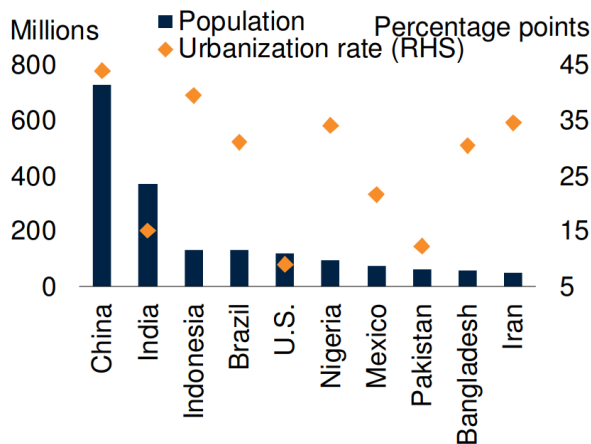
Les collectivités s'efforcent également de mieux maîtriser les consommations énergétiques des bâtiments, avec une action directe sur le patrimoine bâti public et indirecte auprès des bailleurs sociaux et des particuliers.

Le développement de transports « propres » est aussi une direction clé pour réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre des villes. Flotte de véhicules municipaux et transports publics « verts », développement de pistes cyclables, mise en place de bornes de recharges électriques et de systèmes d'autopartage de véhicules ou de covoiturage... Les collectivités disposent de plusieurs pistes dans ce domaine.

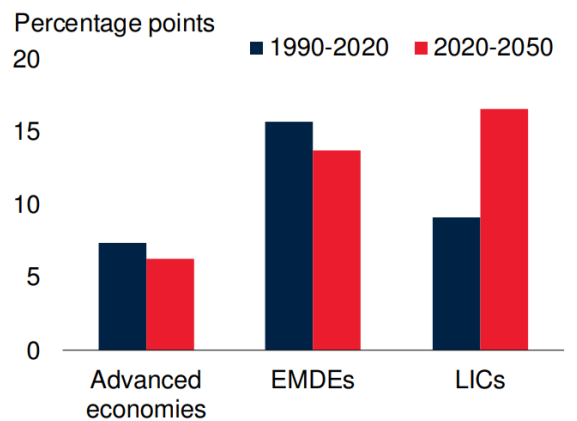
Pour réduire la place de la voiture dans la ville, le développement des transports en commun (métro, bus, tramway) et des modes doux (vélo, marche) est une condition incontournable, ainsi que la facilitation de l'intermodalité, c'est-à-dire du passage d'un mode de transport à l'autre. La mise en place de parcs de vélos en libre-service et de zones de parking près des gares va par exemple dans ce sens, l'objectif global étant d'optimiser l'organisation des déplacements quotidiens dans la ville.

Document n°3 : *Commodity Market Outlook* | Banque Mondiale | Octobre 2021

Augmentation de la population urbaine et du taux d'urbanisation entre 1970 et 2020



Taux d'urbanisation – en % de la population totale des pays



EMDES = pays émergents
LICs = pays à bas revenu

Document n°4 : *Les zones rurales ressentent déjà la chaleur de l'urbanisation* | Tameteo.com | 11-12-2020

Une plus grande utilisation de goudron équivaut à plus de chaleur. Nous avons tous entendu parler de l'effet d'un "îlot de chaleur" urbain - dans lequel le remplacement de la végétation par un sol imperméable conduit à un réchauffement localisé plus important - mais quel est l'impact des îlots de chaleur urbains sur les zones rurales qui les entourent ? Une nouvelle étude publiée dans la revue "Environmental Research Letters" montre que l'impact de l'urbanisation sur le réchauffement s'étend bien au-delà des limites de la ville.

En Grande-Bretagne, 5,8 % de la superficie du territoire est aujourd'hui recouverte de surfaces artificielles contre 4,3 % en 1975. C'est l'un des pays les plus urbanisés du monde, avec une urbanisation supérieure à 83 %.

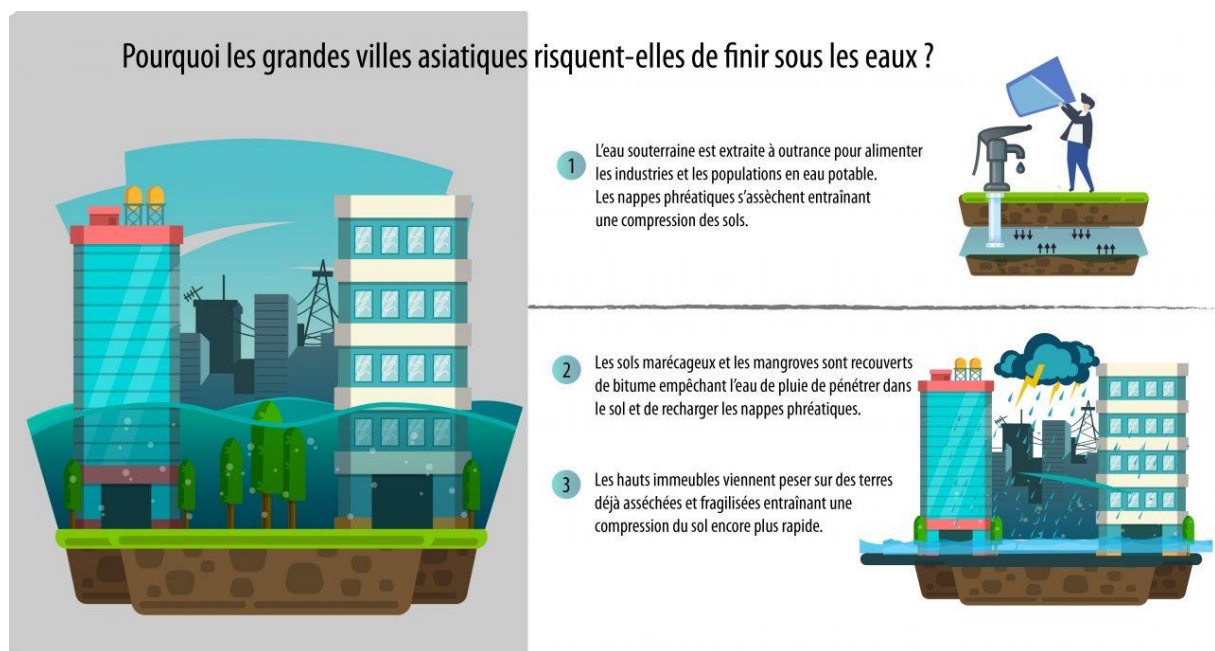
En utilisant des mesures de la température de l'air et de la vitesse du vent, les chercheurs ont créé un modèle statistique pour calculer l'impact du réchauffement des villes de Grande-Bretagne sur les zones adjacentes et analysé comment ce processus a évolué au fil du temps.

De cette manière, les auteurs de l'étude ont démontré que les zones urbaines britanniques sont responsables d'environ 0,04°C du réchauffement que le pays a connu jusqu'à présent. Selon eux, les 40 dernières années d'urbanisation ont provoqué une augmentation du taux de chauffage d'environ 3 %.

Les régions avec le processus d'urbanisation le plus rapide du Royaume-Uni souffrent de températures plus élevées, avec des taux de chauffage jusqu'à trois fois plus élevés, dans le sud-est par exemple.

Document n°5 : *De Jakarta à Bangkok, les grandes villes bientôt sous les eaux | Asialyst | 26-10-2019*

Pourquoi les grandes villes asiatiques risquent-elles de finir sous les eaux ?



- 1 L'eau souterraine est extraite à outrance pour alimenter les industries et les populations en eau potable. Les nappes phréatiques s'assèchent entraînant une compression des sols.
- 2 Les sols marécageux et les mangroves sont recouverts de bitume empêchant l'eau de pluie de pénétrer dans le sol et de recharger les nappes phréatiques.
- 3 Les hauts immeubles viennent peser sur des terres déjà asséchées et fragilisées entraînant une compression du sol encore plus rapide.

Documents n°6 : *Le retour en grâce des villes moyennes à confirmer | Le Monde | 10-05-2021*

« Alès, la capitale qui ne manque pas d'air », « Sologne-Berry de l'air ! Vierzon à deux heures de Paris » ou encore « Et vous le télétravail, c'était comment ? #MoiDansMonJardin. Indre en Berry » : depuis l'été 2020, les villes en quête d'attractivité rivalisent d'imagination publicitaire dans le métro parisien et les médias. Les confinements ont renforcé les envies d'ailleurs des citoyens, elles ont donc bien l'intention de jouer leur carte.

Dans un sondage réalisé en janvier par la plate-forme « Paris je te quitte », 78 % des Franciliens interrogés affirmaient que les confinements avaient accéléré leur envie de quitter Paris. Et 69 % disaient avoir enclenché leur départ. Le phénomène n'est pas nouveau. « Sur ce sujet comme sur beaucoup d'autres, la crise du Covid a accéléré un processus déjà à l'œuvre, souligne Jérôme Fourquet, directeur du département Opinion de l'IFOP. Depuis quelques années, on observe une tendance à un

début de rééquilibrage des flux démographiques au profit des villes moyennes et d'un certain nombre d'espaces périurbains. » Tandis que les grandes métropoles, longtemps considérées comme le nec plus ultra, perdent de leur superbe en raison d'une forte augmentation des prix de l'immobilier, de la congestion urbaine, des difficultés de déplacement, de la pollution atmosphérique...

« La tendance porteuse des grandes métropoles est sans doute derrière nous », relève Jérôme Fourquet. Mais changer de lieu de vie n'est jamais un choix anodin. Un certain nombre de forces de rappel s'exercent : la trajectoire professionnelle, la scolarité des enfants, les liens avec la famille et les amis qui pourraient se distendre...

Le télétravail pousse les urbains à repenser leur façon de vivre. Mais franchiront-ils vraiment le pas ? « Ce que l'on pressent et qu'on commence à voir, explique Jérôme Fourquet, ce n'est pas tant un départ ou exode définitif, mais plutôt le développement d'un mode de vie birésidentiel : la famille vit à un endroit et un membre quitte cet endroit une partie de la semaine pour travailler dans une grande métropole. »

S'ils franchissent le pas de s'éloigner vraiment, leur choix se portera en tout cas sur une ville qui offre non seulement une bonne qualité de vie, mais aussi une proximité avec une grande agglomération et dispose d'une bonne connexion ferroviaire permettant de la rejoindre en une ou deux heures. Ce dont sont loin de bénéficier toutes les villes moyennes. « Pour éviter de renforcer certaines fractures géographiques, souligne Jérôme Fourquet, avec la montée en puissance du télétravail, l'Etat pourrait favoriser le déploiement d'un certain nombre d'administrations déconcentrées dans les villes moyennes qui sont moins attractives. »

Document n°7 :

Contribution de la construction (chantier et matières premières utilisées) à la croissance de l'économie nationale (PIB) | Rogoff and Yang | 2021

