

## Partie 3 : La métropolisation et ses effets en France

### Fiche d'activités

#### **Consigne 1 :**

Reproduisez le tableau ci-dessous en grand format et **complétez la ligne correspondant à la métropole étudiée** en vous appuyant sur le dossier documentaire.

	.....	.....	.....
FDF, une métropole française au cœur de Petites Antilles			
Lyon, une métropole régionale au rayonnement européen			
Paris, métropole mondiale française			

#### **Consigne 2 : [A la maison]**

Rédigez la **réponse à la question problématisée** portant sur la métropole que vous n'avez pas traitée.

- Ceux ayant travaillé sur FDF rédigeront sur « Lyon, une métropole régionale au rayonnement européen » ;
- Ceux ayant travaillé sur Lyon rédigeront sur « Paris, métropole mondiale française » ;
- Ceux ayant travaillé sur Paris rédigeront sur « FDF, une métropole française au cœur des Petites Antilles ».

#### **Consigne 3 : Schéma « Les recompositions spatiales de la métropole foyale »**

A partir des infos du tableau et du dossier documentaire, vous construirez, à l'aide du fond de carte fourni, un croquis correspondant au sujet suivant : **Les recompositions spatiales de la métropole foyale** » accompagné d'une légende organisée.

#### **Consigne 4 : Schéma « Les recompositions spatiales de la métropole lyonnaise »**

A partir des infos du tableau et du dossier documentaire, vous construirez, à l'aide du fond de carte fourni, un croquis correspondant au sujet suivant : **Les recompositions spatiales de la métropole lyonnaise** » accompagné d'une légende organisée.

### Etude 1 : Fort-de-France, une métropole française au cœur des Petites Antilles

#### **Document 1 : Quelques repères statistiques**

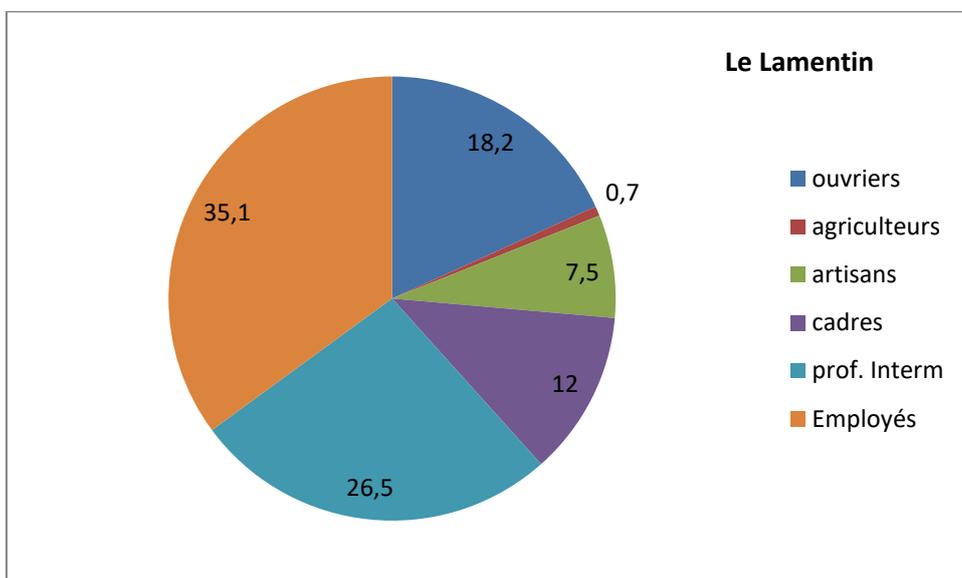
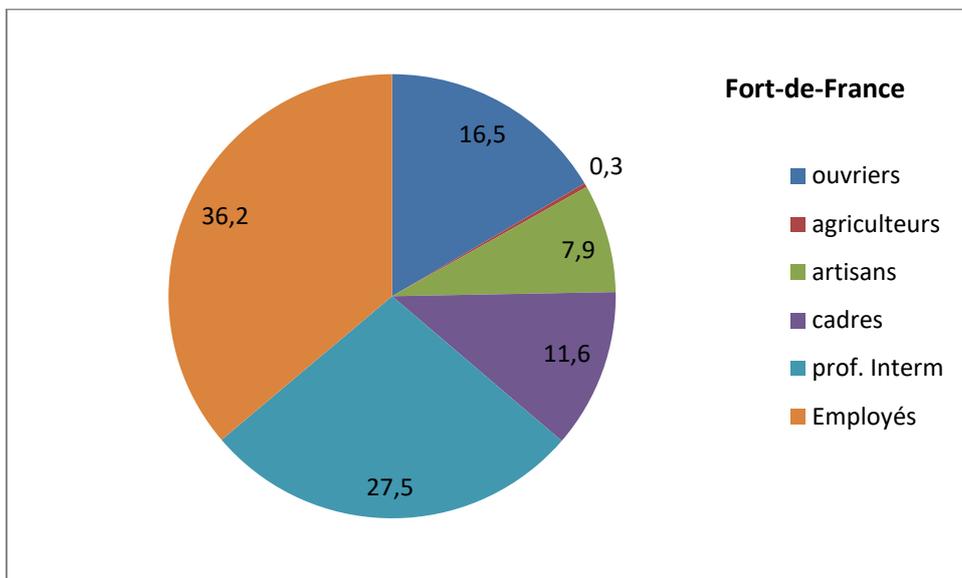
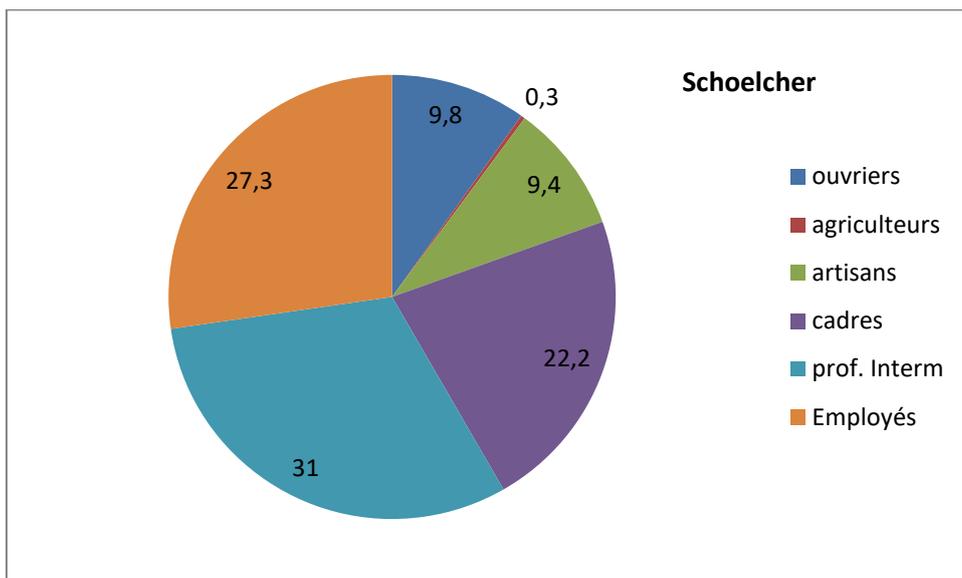
	FDF	Schœlcher	Le Lamentin	Martinique
<b>Population en 2016</b>	81 017	19 908	40 175	376 480
<b>Variation annuelle de la population entre 2011 et 2016</b>	- 1,4 %	-0,7%	+0,4 %	-0,8 %
- <i>Dont solde naturel</i>	+0,3 %	+0,3 %	+0,7 %	+0,3 %
- <i>Dont solde « entrées /sorties</i>	-1,7 %	-1 %	-0,3 %	-1,2 %
<b>Taux de pauvreté</b>	29 %	18,8 %	24 %	29,8 %
<b>Taux de chômage des 15-64 ans en 2016, en % de la pop. active</b>	25,9 %	18,8 %	21,3 %	25,1 %

Source : INSEE 2019

Taux de chômage moyen en France en 2016 : 10,1 %

Taux de pauvreté en France en 2016 : 14 %

Emplois par catégorie socio-professionnelle en 2016 en pourcentage (source – INSEE 2019)



**Document 2 : Le poids de Paris sur la métropole**

« Les liaisons du bassin Caraïbes avec l'Europe sont écrasantes et montrent le poids de l'héritage historique. Elles sont entretenues par l'ampleur des diasporas, des flux touristiques et des subventions : depuis Paris, plus de 2 millions de passagers annuels vont vers l'archipel antillais ; c'est 65 % de l'activité de l'aéroport de Fort-de-France, un niveau de dépendance exceptionnel. Il est plus facile de se rendre en France ou aux États-Unis que dans certaines îles voisines. Malgré les faibles distances entre les îles des Petites Antilles, l'«effet barrière» est manifeste. De la Martinique, on peut rejoindre les Grandes Antilles (sauf la Jamaïque), mais il faut une à trois escales pour se rendre dans les petites îles anglophones et hollandaises proches. »

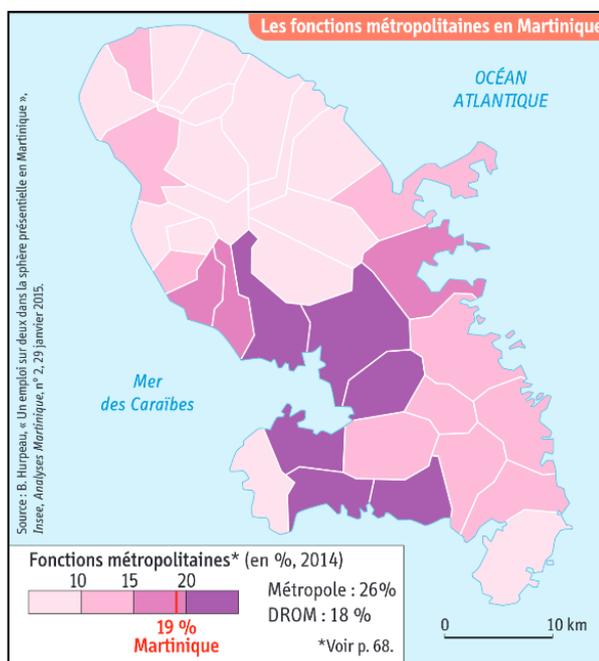
D'après C. Ranély Vergé-Dépré et P. Roth, « L'avion, facteur d'unification du Bassin caraïbe ? », M@ppemonde, n° 120, avril 2017.

Les vastes opérations urbaines menées au cours des Trente Glorieuses ont favorisé la naissance d'agglomérations qui concentrent la majorité des habitants et des activités. Des grands ensembles de logements collectifs ont été édifiés à la place des anciens faubourgs de cases. Cette période a été marquée par l'aménagement de zones industrialo-portuaires dans les communes du Lamentin en Martinique et de Baie-Mahault en Guadeloupe. L'objectif était de transférer les activités encombrantes et polluantes à distance des habitations, pour mettre à disposition des industriels des terrains reliés à un terminal pétrolier et à un terminal à conteneurs. La généralisation des transports aériens a ensuite accéléré l'aménagement de zones aéroportuaires à la périphérie des villes (Abymes en Guadeloupe, Lamantin en Martinique). Ces nouvelles implantations accentuent le phénomène d'étalement urbain qui s'est traduit par le transfert progressif d'une grande partie des habitants et des activités économiques des anciennes villes principales vers les nouvelles zones aménagées sur le territoire des communes voisines. L'attractivité des communes situées dans la sphère d'influence de Pointe-à-Pitre (Abymes, Baie-Mahault, Gosier), Fort-de-France (Lamentin, Schœlcher, Saint-Joseph) participe à la mutation des villes en métropoles suivant de nouveaux pôles aménagés.

R. Terral et M. Sélise,  
*Études caribéennes*, août 2018.

**Document 3 : Les fonctions métropolitaines de la Martinique par commune**

En termes de fonctions métropolitaines, FDF se situe au 150<sup>e</sup> rang des villes à l'échelle nationale

**Document 4 : L'étalement urbain dans les villes des Petites Antilles françaises**

## Document 5 : L'organisation spatiale de Fort-de-France

### Légende :

#### 1. Un étalement urbain autour de la ville-centre

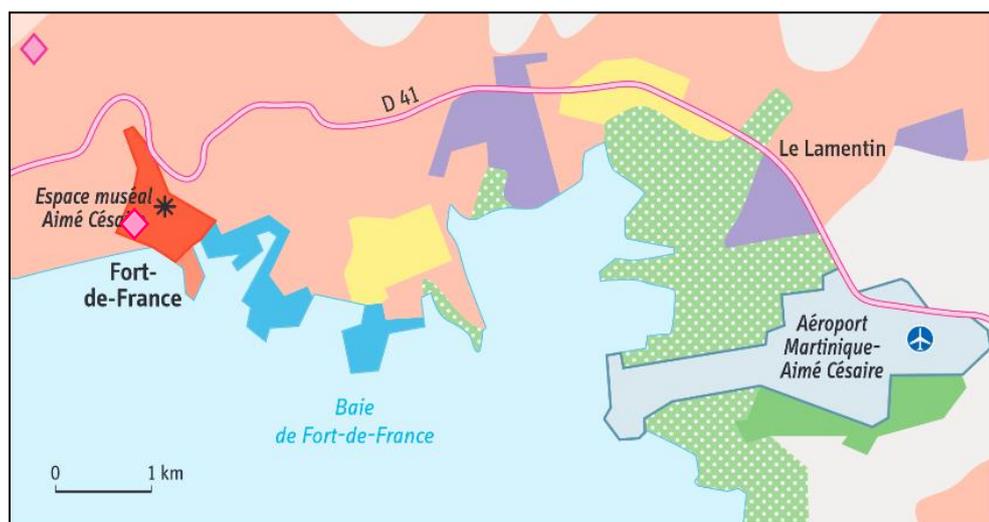
- Centre historique colonial
-  (ex. Cathédrale, Bibliothèque Schœlcher, ...) en déclin (vacance commerciale)
-  Zone urbaine
-  Mangrove sous pression

#### 2. Des fonctions métropolitaines étalées

-  Zones d'activité commerciale
-  Zones industrielles
-  Espaces de loisirs
-  Sièges des principales institutions politiques et administratives

#### 3. L'ouverture de l'île sur l'extérieur

-  Port de commerce
-  Aéroport international



## Document 6 : Le projet « Fort-de-France, Cœur battant »

Le projet « Fort de France, Cœur Battant » a été sélectionné en 2017 dans le programme « Action cœur de ville » qui lutte contre la désertification des cœurs de villes.

« La Ville de Fort-de-France a mené des actions concrètes sur le centre-ville, au cours des trois dernières années :

- le retour des grands événements sur les espaces publics. C'est aujourd'hui une réussite collective, pouvant aller jusqu'à 100 000 participants lors de certains événements : Carnaval, Semi-marathon, Matnik Chouval Show, Foyal Mizik Show... ;
- le retour de la confiance des investisseurs avec l'implantation, la construction ou la rénovation d'immeubles par de grandes administrations (Cour d'appel, Commissariat

de la Police Nationale, rénovation de la préfecture), ou des opérations privées (banques, résidences hôtelières...) ;

- le retour des croisiéristes et notre capacité à accueillir des bateaux de croisière en nombre important (Pointe Simon) ;
- l'animation commerciale des marchés de la Ville, avec des foires et d'autres manifestations permettant notamment la valorisation des produits agricoles martiniquais. »

D'après la *Lettre d'information aux habitants et commerçants du centre-ville*. 1<sup>re</sup> édition, avril 2018.

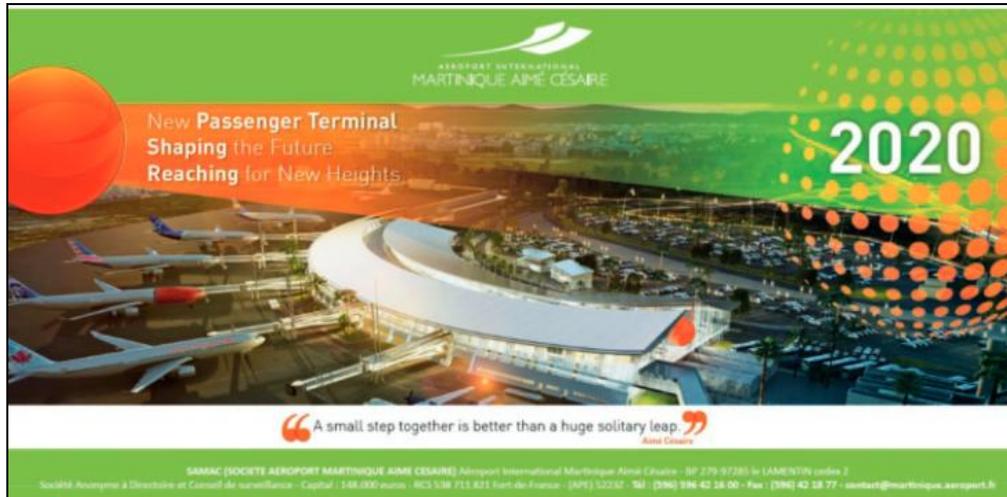
**Document 7 : La pointe Simon : un centre d'affaires et un terminal de croisières**

<http://martiniqueparcerfvolant.blogspot.com> – août 2013

**Document 8 : Plaquette du projet d'extension de l'aéroport Aime Césaire**

Traduction : « Un nouveau terminal passager / donnant forme au futur / pour atteindre de nouveaux sommets »

« Un petit pas fait ensemble vaut mieux qu'un grand bond solitaire », Aimé Césaire.



## Etude 2 : Lyon, une métropole régionale au rayonnement européen

### Document 1 : Forces et faiblesses de la métropole de Lyon

« Le statut de métropole renforce le poids de Lyon au centre de la région Rhône-Alpes-Auvergne. C'est une des métropoles européennes qui a le plus de potentialité, étant le 2<sup>e</sup> pôle d'entraînement après Paris, l'équivalent de Francfort, Stockholm, Manchester ou Barcelone. C'est une vraie terre d'entrepreneuriat avec 5 pôles de compétitivité. Sa force, c'est sa diversité, sa position de lien entre Massif central, axe rhodanien et Alpes, sa position de carrefour européen (ligne Lyon-Turin). Elle a aussi une vraie force universitaire, scientifique et culturelle. Son anomalie est que le périmètre de la métropole ne correspond pas au standard européen : il ne s'étend pas à l'Isère à l'Est et ne regroupe que 1,4 million d'habitants. Surtout la métropole n'englobe pas l'aéroport Saint-Exupéry, véritable enjeu de développement. Sa faiblesse, c'est une saturation des infrastructures routières et ferroviaires. Il faut recomposer le territoire à partir de la métropole. Cela ne marginalise pas des territoires ruraux qui ont un rôle agricole et touristique important et participent du fonctionnement métropolitain. »

D'après M. Lussault, « Rhône-Alpes a plutôt intérêt à ce que Lyon aille bien », *Les Échos*, 17 septembre 2014.



### Document 4 : Faciliter les mobilités urbaines

### Document 2 : Une recomposition des espaces urbains

Le renforcement des fonctions de commandement de la métropole donne lieu à un éclatement de la centralité en plusieurs lieux. Dans les années 1970 s'est opéré un dédoublement du centre : le centre historique de la Presqu'île a été complété par le centre d'affaires de la Part-Dieu [...]. Depuis les années 2010, c'est dans le quartier de la Confluence qu'un nouveau centre se construit autour du nouvel Hôtel de Région. [...] Longtemps extension industrielle et portuaire de Lyon, le quartier de La Confluence a accueilli les équipements rejetés par la ville en croissance : prison, usine à gaz, marché-gare. Victime des mutations économiques, le quartier — devenu une friche industrielle et logistique — est depuis 2003 l'objet d'une vaste politique de rénovation urbaine. [...] Le projet répond à plusieurs objectifs : étendre l'hypercentre saturé en doublant sa surface, créer un pôle culturel et récréatif (Musée des Confluences, biennale d'Art contemporain, sièges de médias comme Euronews), expérimenter de nouvelles formes et de nouveaux usages urbains. Lauréat du programme européen Concerto destiné à accélérer la mise en oeuvre de l'éco-construction, doté du label éco-quartier par le ministère de l'Ecologie et du Développement durable et du label de l'organisation de conservation internationale WWF, Lyon Confluence s'inscrit dans le contexte de mutation vers la ville durable. Ce grand chantier urbain de reconversion est le lieu emblématique où se joue la concurrence entre métropoles européennes sur le terrain de l'innovation.

Marie-Christine Doceul, « Lyon, la métropolisation d'une ville-carrefour », CNES, 2017

### Document 3 : La Part-Dieu, cœur métropolitain en plein renouveau

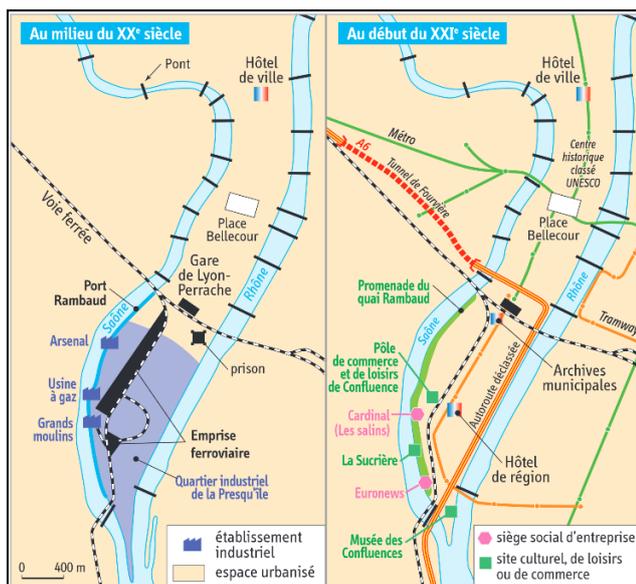
Épicentre de la métropole lyonnaise, Lyon Part-Dieu constitue l'un des premiers quartiers tertiaires européens. Il concentre 2 200 entreprises et 56 000 emplois. Les entreprises [...] dans les secteurs de l'urbanisme, de l'énergie, de l'informatique, de l'industrie ou des transports représentent 20 000 emplois. Soit autant que le volet « Affaires » (banques, assurances, services supports aux entreprises), cœur d'activité historique du quartier qui a entamé sa mue depuis une dizaine d'années. Conséquence de son attractivité : le taux de remplissage du parc tertiaire de Lyon Part-Dieu culmine à plus de 97 %. Le projet urbain qui s'amorce doit donner à ce pôle économique majeur les moyens de poursuivre sa croissance. [...] Autre facteur d'attractivité, l'hyperconnexion est l'un des meilleurs atouts de Lyon Part-Dieu. Le *hub* métropolitain est animé chaque jour par 500 000 déplacements. Pour assurer son développement, le quartier verra son accessibilité renforcée.

« Lyon, métropole économique », *Lyon Métropole*, 2016

« Lyon est une ville qui grandit, qui s'accroît, qui a une dynamique économique et une démographie soutenues. Dans ce contexte, il faut que l'on offre les solutions les plus adéquates. Le bouquet de mobilité qui est mis en place permet de proposer divers modes de déplacements pour les différents déplacements, pour avoir le bon mode au bon moment. Derrière tout cela, il y a un enjeu de qualité de vie qui est très important, que cela soit en termes de qualité de l'air ou même de qualité de l'espace public — décongestion du trafic, démotorisation des déplacements pour plus de durabilité dans les transports ».

« Lyon, métropole économique », *Lyon Métropole*, 2016

**Document 5 : Les mutations du quartier de Confluence en un siècle**

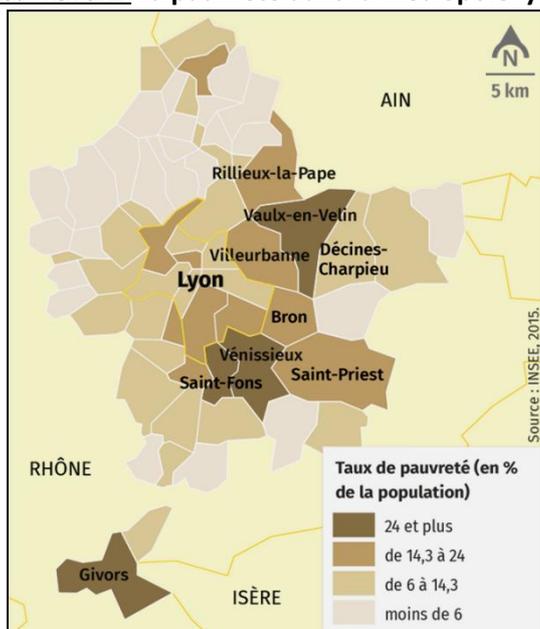


**Document 6 : Une aire urbaine riche mais inégale**

Lyon présente le même schéma atypique d'organisation spatiale que Paris : un centre urbain plus aisé que la couronne, elle-même plus aisée que la banlieue. Dans plus de 90 % des grandes aires urbaines françaises, les revenus sont à l'inverse plus faibles dans la ville-centre que dans sa périphérie. [...] Avec la ville de Lyon, l'Ouest et le Nord de l'aire urbaine concentrent les plus forts revenus. Les ménages aisés sont particulièrement nombreux dans les Monts d'Or et les coteaux situés au-dessus de la vallée de la Saône (où résidaient déjà les industriels soyeux et les chimistes du XIX<sup>e</sup> siècle), la zone vallonnée des Monts du Lyonnais, les communes qui bordent l'autoroute A6, ainsi que les coteaux dominants la vallée du Rhône au Sud de Lyon. Le développement de l'emploi inhérent aux secteurs de la haute technologie, des services et des industries de pointe dans l'Ouest lyonnais [...] continue d'y favoriser l'installation de cadres [...]. Les résidents d'un demi-arc de cercle à l'est de l'agglomération disposent de plus faibles ressources financières. Cette zone englobe des communes au passé industriel, limitrophes du centre de Lyon, qui sont aussi, pour certaines, celles des grands ensembles (Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Décines, Saint-Priest, Villeurbanne). Territoire à faibles revenus, il se prolonge au Sud avec les communes du couloir de la chimie.

INSEE, février 2015

**Document 7 : La pauvreté dans la métropole lyonnaise**



**Etude 3 : Paris, métropole mondiale française**

Dossier pages 84 à 87 de votre manuel (Magnard).

**Document 1 :**

**LA GENTRIFICATION À PARIS**

« C'est à Paris que le processus de gentrification est le plus important : les cadres et entrepreneurs y représentent 52 % des actifs occupés en 2014 (+2,4 points par rapport à 2009). Il est corrélé aux prix de l'immobilier (9 000 euros/m<sup>2</sup> contre 3 500 euros/m<sup>2</sup> pour les autres villes-centres en 2014). Dans Paris intra-muros, à l'autre extrémité, les "pauvres" représentent 16,1 % de la population, un des taux les plus bas des grandes villes françaises, contre 14 % au niveau national. *A contrario*, le pourcentage de pauvres dans

la périphérie parisienne est de 15,1 %, soit l'un des plus hauts taux des périphéries métropolitaines, signe d'une relégation mécanique des classes populaires en dehors de la ville-centre. Selon l'Observatoire des inégalités, 13 des 20 communes les plus pauvres de France se situent dans l'aire urbaine parisienne. Elle présente ainsi les dynamiques ségrégatives les plus importantes. La ville globale, le Grand Paris en construction, fait face ici à un de ses défis majeurs. »

D'après M. Buffat, L. Chalard, « Habiter les métropoles françaises : portraits de famille », *Revue Sur-Mesure*, mars 2017.