

Les villes-monde (partie 1)

1 Les villes-monde et le problème de la taille

2 Les villes-monde et leur rayonnement

3 Les critères socio-économiques des villes-monde

1 Les villes-monde et le problème de la taille

Le concept de ville-monde (déjà ancien) a été introduit par l'historien français Fernand Braudel : il désignait ainsi les villes dans lesquelles les hommes, les produits, les idées... entraient et sortaient en grand nombre.

Plus près de nous, c'est la sociologue néerlandaise-américaine Saskia Sassen qui a posé le terme de ville mondiale ou ville globale, en utilisant principalement des critères économiques et financiers pour le définir.

Il existe de multiples critères de classement différents pour définir les villes-monde, mais globalement il y a accord sur un certain nombre de principes. Une ville-monde se définit :

- par sa taille (plusieurs millions d'habitants) et son caractère cosmopolite
- par la concentration des fonctions économiques à l'échelle mondiale (siège d'entreprises et d'institutions internationales)

- par sa place dans le domaine de la recherche et de l'innovation

- par son ouverture vers le monde, symbolisée par ses infrastructures : aéroports, voies ferrées connectées aux voies mondiales, capacités hôtelières...

- par sa place dans les flux économiques mondiaux, principalement les flux financiers et de services

- par la concentration sur son territoire d'une « élite » qui pense l'économie au travers de sa dimension mondiale : c'est le processus de « gentrification » qui repousse les couches sociales modestes vers les périphéries des villes-monde.

La taille de la ville n'est donc qu'un critère, et ce n'est pas le plus déterminant.

On a du mal d'ailleurs à déterminer la taille d'une ville, parce que souvent on ne sait pas ce qu'est une ville : intra-muros ? Agglomération ? Aire urbaine ? Les chiffres sont alors très différents.

Au sens strict, une ville est dite « intra-muros », c'est-à-dire le territoire urbain qui est dirigé par une (et une seule) municipalité.

La notion de « murs » renvoyait bien, pendant longtemps, aux limites politiques d'une municipalité.

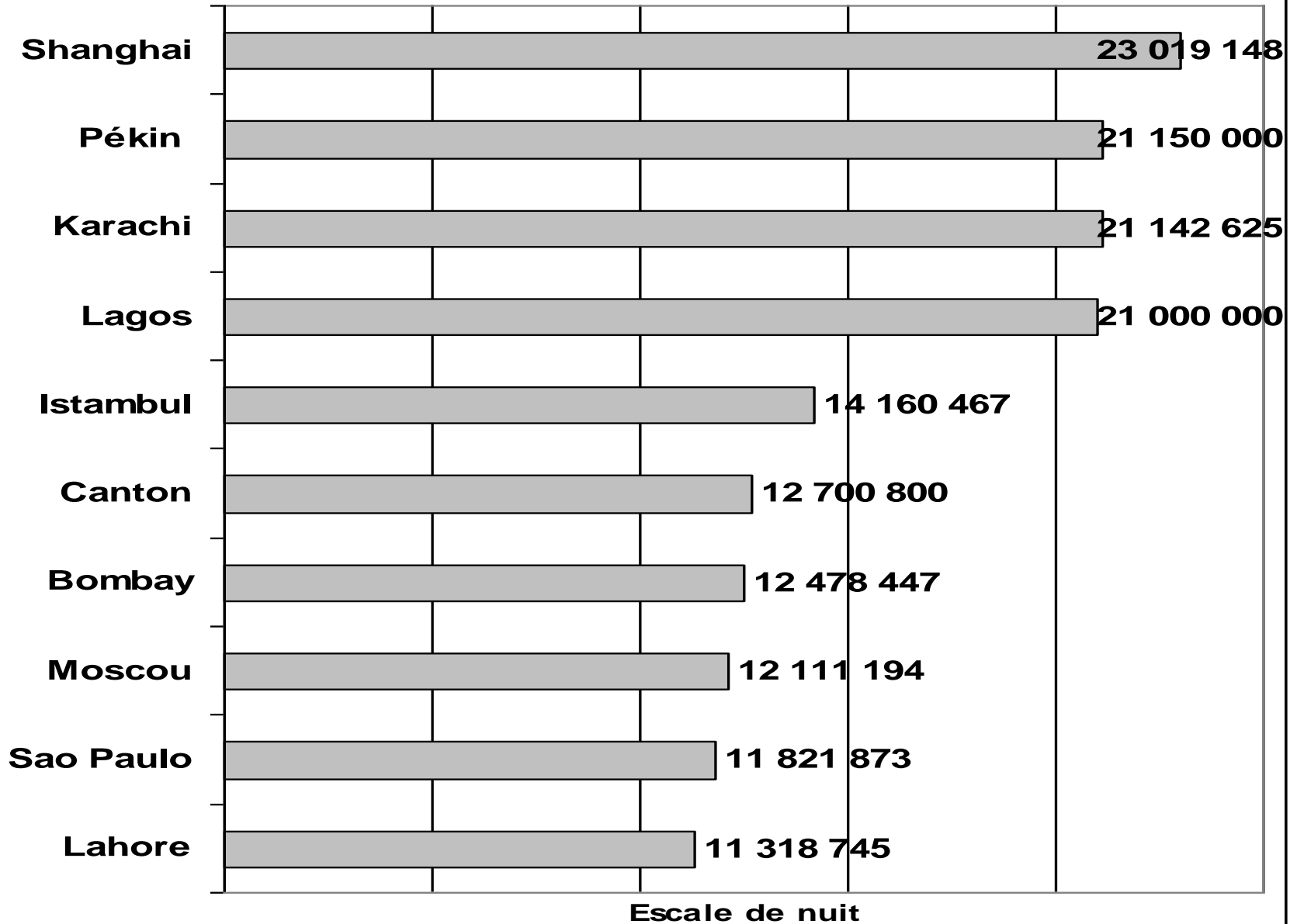
Le problème est survenu quand des villes éloignées les unes des autres ont commencé à se rapprocher, jusqu'à former un ensemble urbain continu. Deux termes nouveaux sont alors apparus :

- l'agglomération rassemble une série de villes indépendantes les unes des autres, mais reliées par une organisation politique et administrative qui essaie de les organiser entre elles.

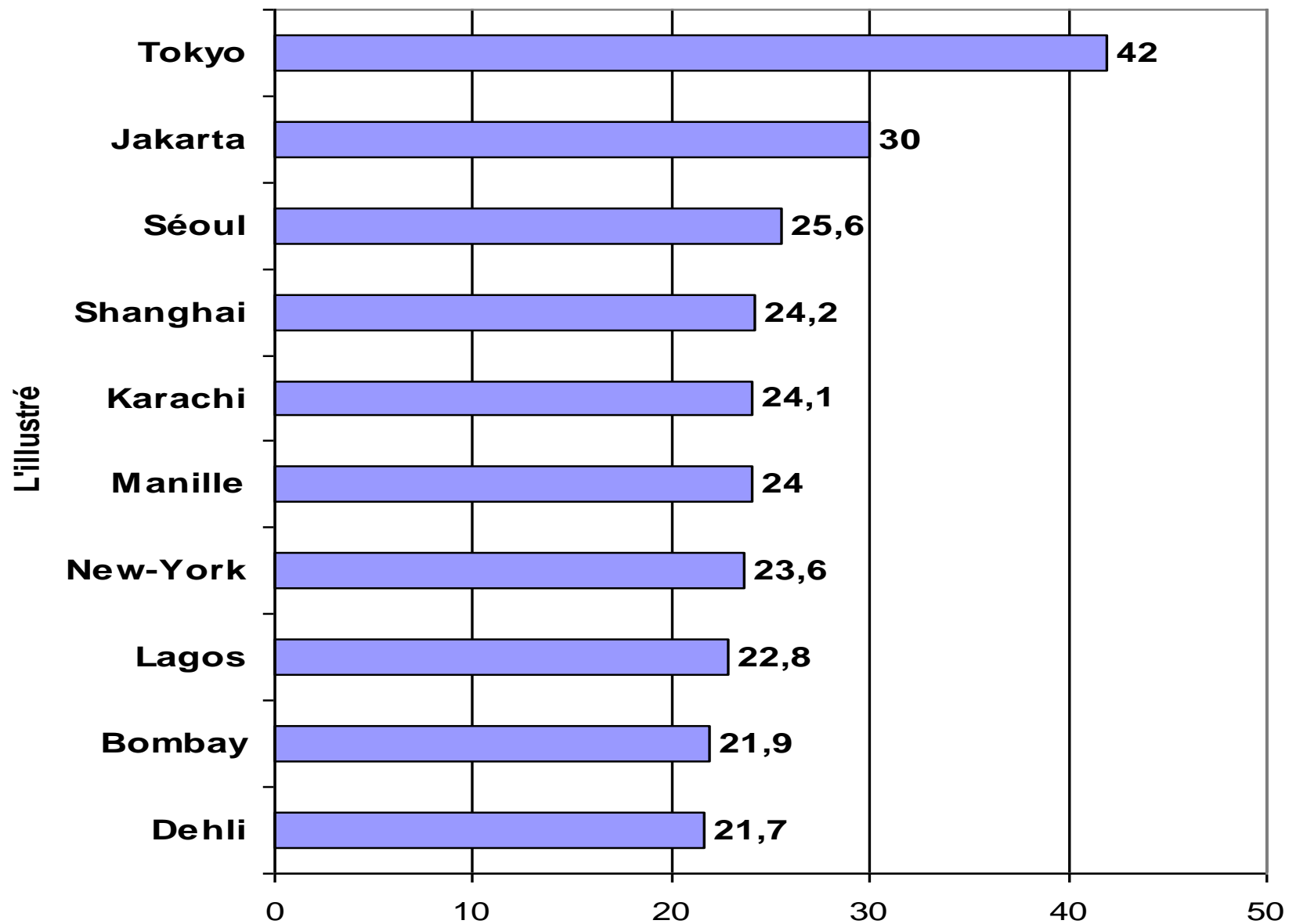
- l'aire urbaine : il s'agit d'un rassemblement continu de villes qui n'ont pas de liens administratifs entre elles. On a donc l'impression de rester dans la même ville alors qu'on se trouve dans des villes différentes.

Mais à l'inverse, on peut quitter une aire urbaine alors que pourtant on reste dans la même ville (discontinuité urbaine)

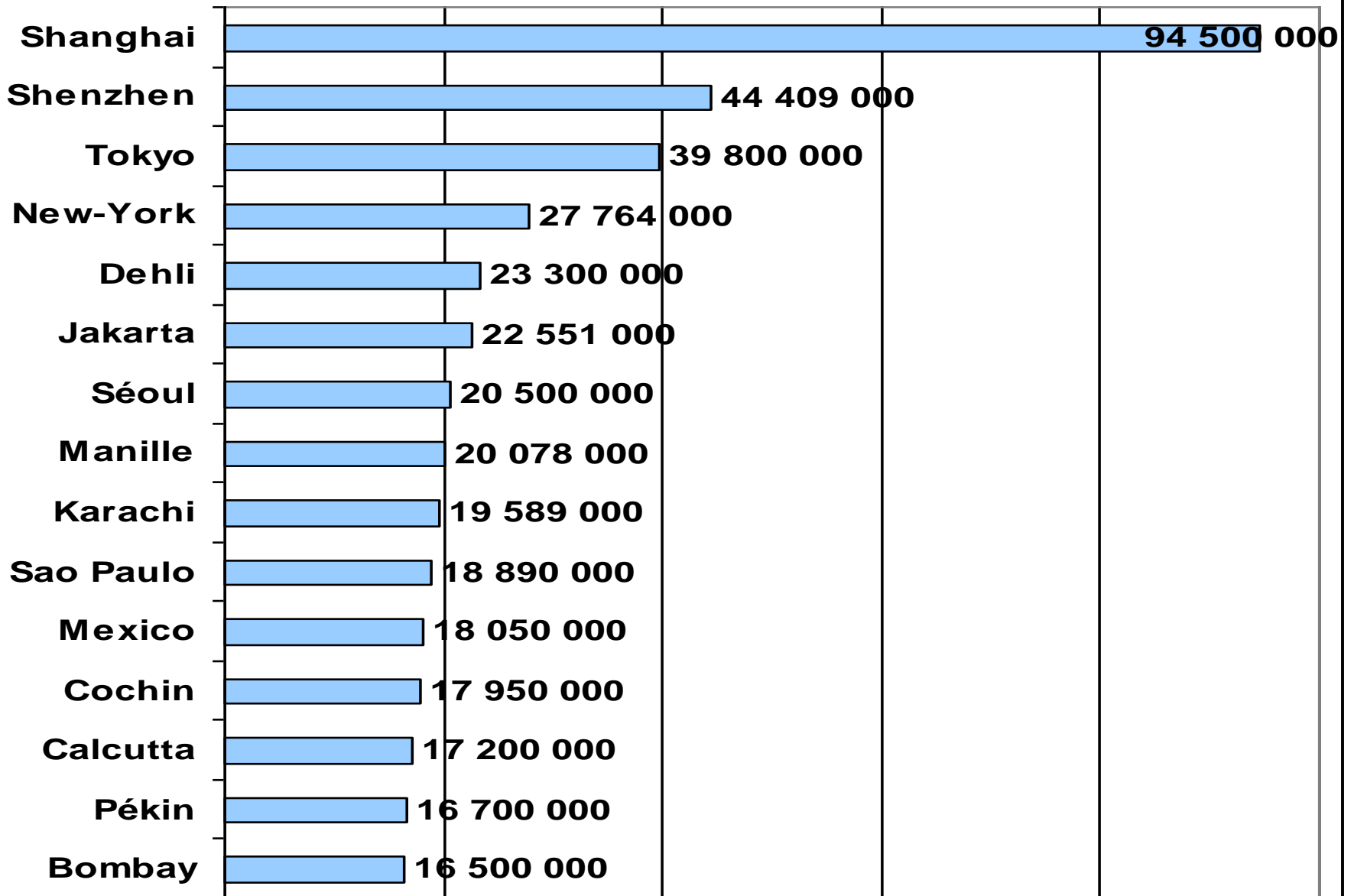
Les 10 plus grandes villes intra muros en septembre 2017



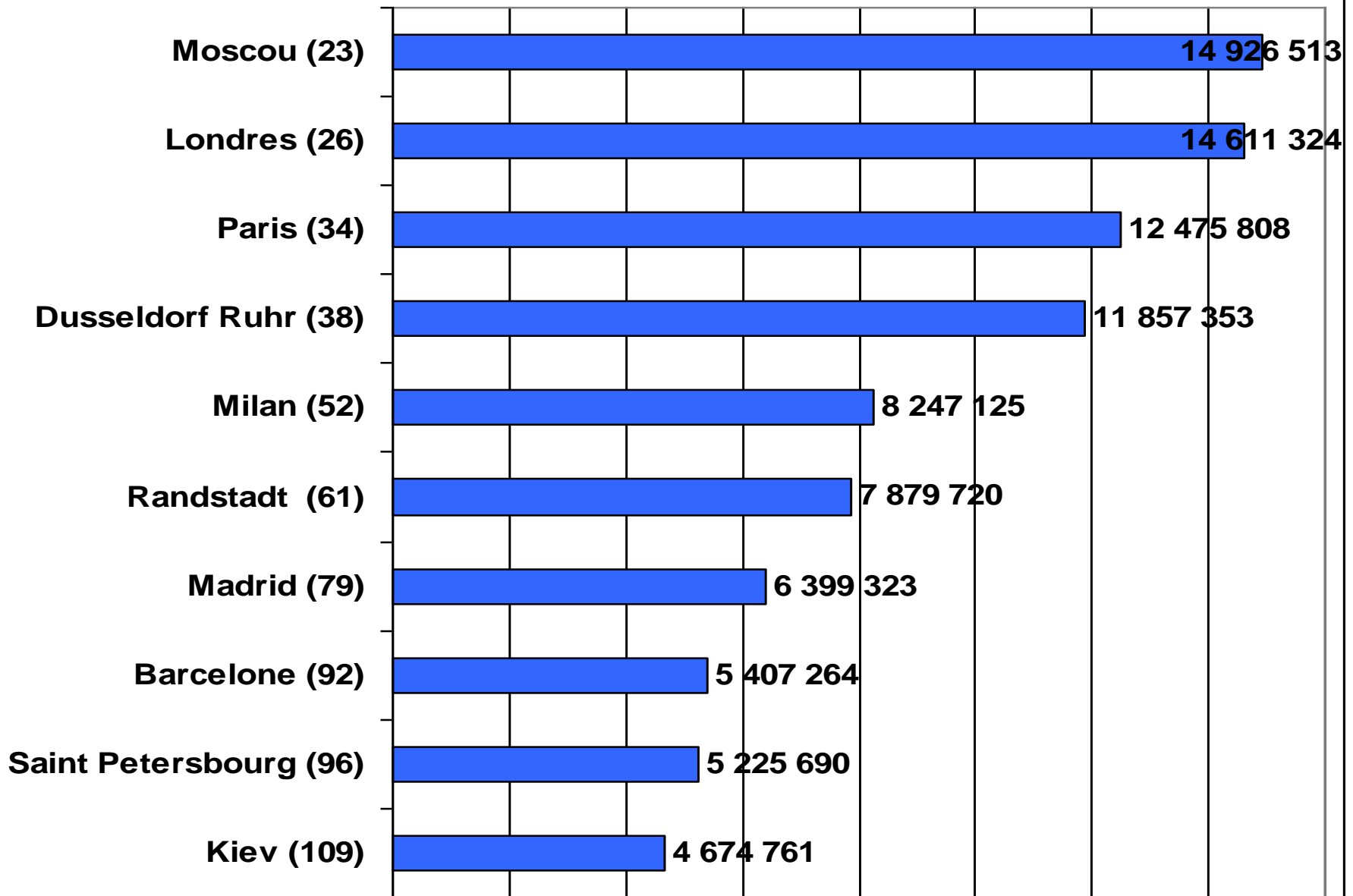
Les 10 plus grandes agglomérations mondiales en septembre 2017 en millions d'habitants



Les 15 plus grandes aires urbaines en 2017 (mars)



Les 10 plus grandes agglomérations d'Europe (rang mondial)



On peut remarquer par exemple que le modèle français repose surtout sur le principe de l'agglomération : une ville-centre (intra-muros) entourée de sa banlieue.

Cela explique pourquoi « officiellement » les villes françaises paraissent de petite taille : par exemple, Paris au sens strict ne comporte que 2.3 millions d'habitants.

Le concept de banlieue peut poser problème : il suppose un ensemble de liens économiques et juridiques entre la (ou les) ville-centre et sa (leur) banlieue.

Mais nous pouvons avoir une continuité urbaine sans avoir pour autant de liens juridiques entre les différentes villes, et l'inverse est également vrai.

C'est pour cela que de nombreux géographes préfèrent utiliser le concept d'aires urbaines pour désigner la continuité du bâti urbain : Shanghai en est l'exemple : une ville qui n'a presque pas d'agglomération, mais qui est entourée de multiples villes.

2 Les villes-monde et leur rayonnement

On peut remarquer qu'une partie de ce que l'on appelle les villes-monde ne sont pas nécessairement de « très » grandes villes : c'est l'exemple de Londres et de Paris.

En sens inverse, une grande partie des grandes villes mondiales ne renvoient pas l'image d'une ville-monde : Jakarta ou Karachi ne sont pas considérées comme des villes-monde, et en Europe, ni Moscou ni Düsseldorf n'en font partie.

On peut même hésiter sur les cas de Berlin ou de Madrid qui ne se définissent pas elles-mêmes comme des villes-monde.

Il faut donc une autre approche de la ville-monde qui est celle de son rayonnement international : cette approche est bien entendu assez largement subjective, et elle dépasse le simple cadre économique pour trouver un cadre symbolique.

Nous disons couramment qu'une ville-monde fascine dans le monde.

Cette dimension du rayonnement international peut être approchée par le nombre de personnes visitant la ville en question. Mais ce critère doit être pris avec prudence, puisqu'il dépend de la position géographique de la ville.

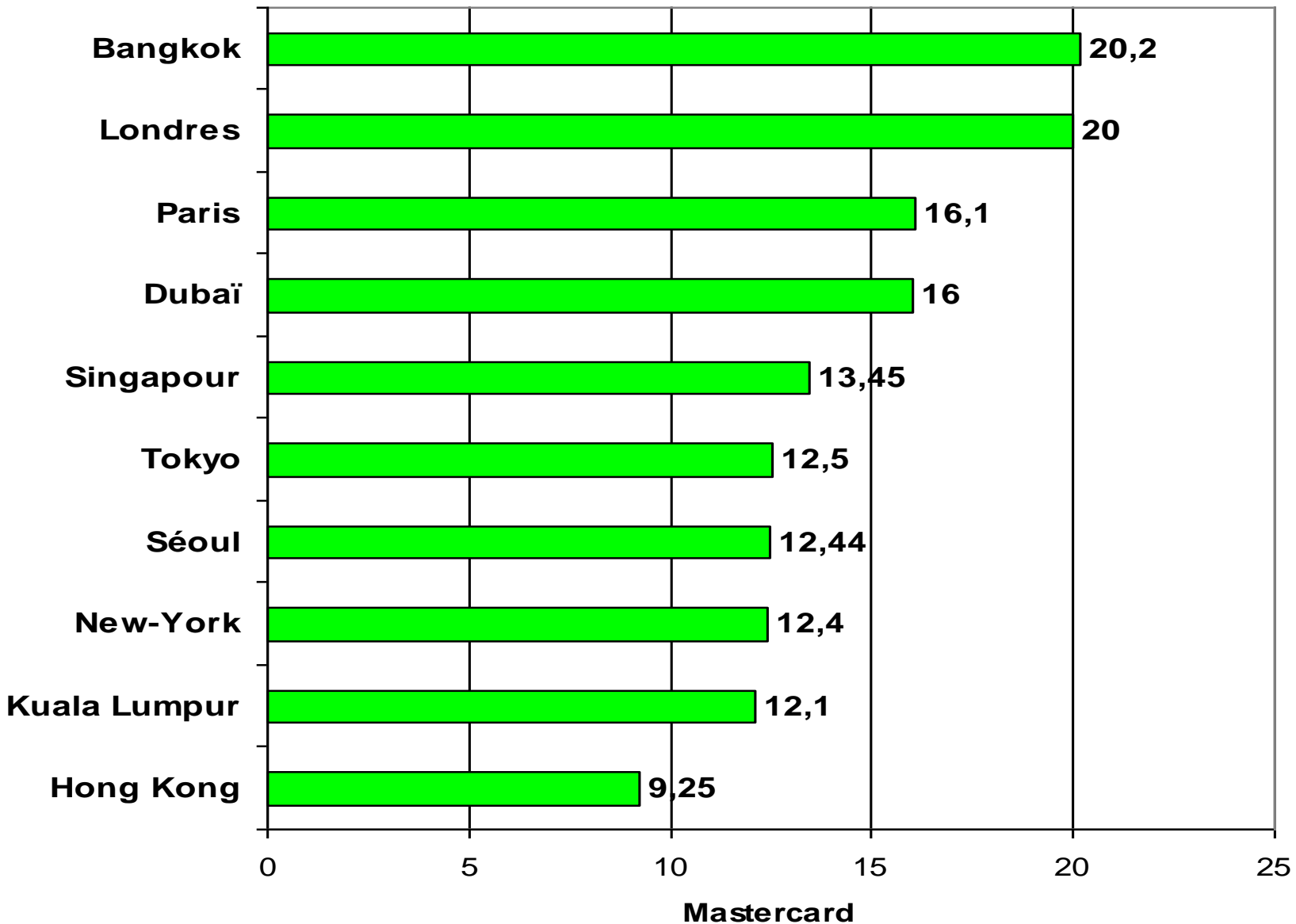
Ainsi, si Bangkok est la ville la plus visitée en 2017, c'est en partie dû à sa proximité avec la population d'Asie (entre autres critères).

Les deux villes qui semblent le plus fasciner les habitants du monde sont Londres et Paris, et ce sont les deux villes qui, hors proximité géographique, sont également les plus visitées.

On peut retrouver également ce critère pour New-York, mais cette ville bénéficie également de la taille de la population américaine.

En terme de rayonnement, la ville-monde est donc une ville où l'on veut aller (que ce soit pour la visiter ou pour y faire des affaires) plutôt qu'y vivre durablement (même si ce n'est pas absolument contradictoire). Le passage l'emporte sur la durabilité.

Les 10 villes les plus visitées au monde en 2017 en millions de visiteurs



Le rayonnement d'une ville-monde provient la plupart du temps d'une stratégie globale.

Cette stratégie globale repose surtout sur l'avenir : la ville-monde ne sépare pas son développement actuel et sa place future dans le monde, et elle ne conçoit pas sa politique d'expansion en dehors de sa perspective mondiale : ce n'est pas son pays qui l'intéresse mais le monde.

Cette stratégie à l'échelle du monde peut s'observer dans au moins deux dimensions :

- au niveau architectural une ville-monde doit se faire voir et se faire savoir. Son architecture doit être le symbole de la puissance et de la modernité de la ville. C'est par exemple le rôle des gratte-ciel, la fameuse « sky line ».

Cette architecture a besoin d'au moins un symbole pour représenter la ville, ce symbole pouvant être moderne ou plus ancien (on citera ici bien entendu l'exemple de la Tour Eiffel).

- au niveau des transports : tout doit être fait pour faciliter la vie de ceux qui viennent visiter la ville ou travailler dans cette ville. Les transports ne sont pas prioritairement conçus pour faciliter la vie des habitants eux-mêmes.

Il s'agit de pouvoir transporter le plus rapidement possible les voyageurs internationaux du point d'atterrissage vers le centre-ville et d'organiser ensuite un rayonnement autour de ce centre-ville.

La ville-monde se caractérise donc souvent par la coexistence de deux systèmes de transport : un moderne pour le caractère mondial de la ville, l'autre plus classique pour les habitants.

C'est un peu l'enjeu du futur « grand Paris Express » qui doit normalement, à la fois, faciliter les déplacements à l'intérieur de l'agglomération parisienne, mais également (et surtout ?) faciliter le transit entre Roissy et le centre de Paris.

En terme d'accueil, la taille, le caractère pratique, la qualité et le confort de l'aéroport central ou de la gare sont essentiels.

Chaque année un classement des meilleurs aéroports du monde est établi, en particulier par le mensuel américain « Forbes ».

Voici le top 10 des meilleurs aéroports du monde pour 2018 :

Singapour (SIN)

Séoul, Corée du Sud (ICN)

Tokyo Haneda, Japon (HND)

Hong-Kong (HKG)

Doha, Qatar (DOH)

Munich, Allemagne (MUC)

Nagoya, Japon (NGO)

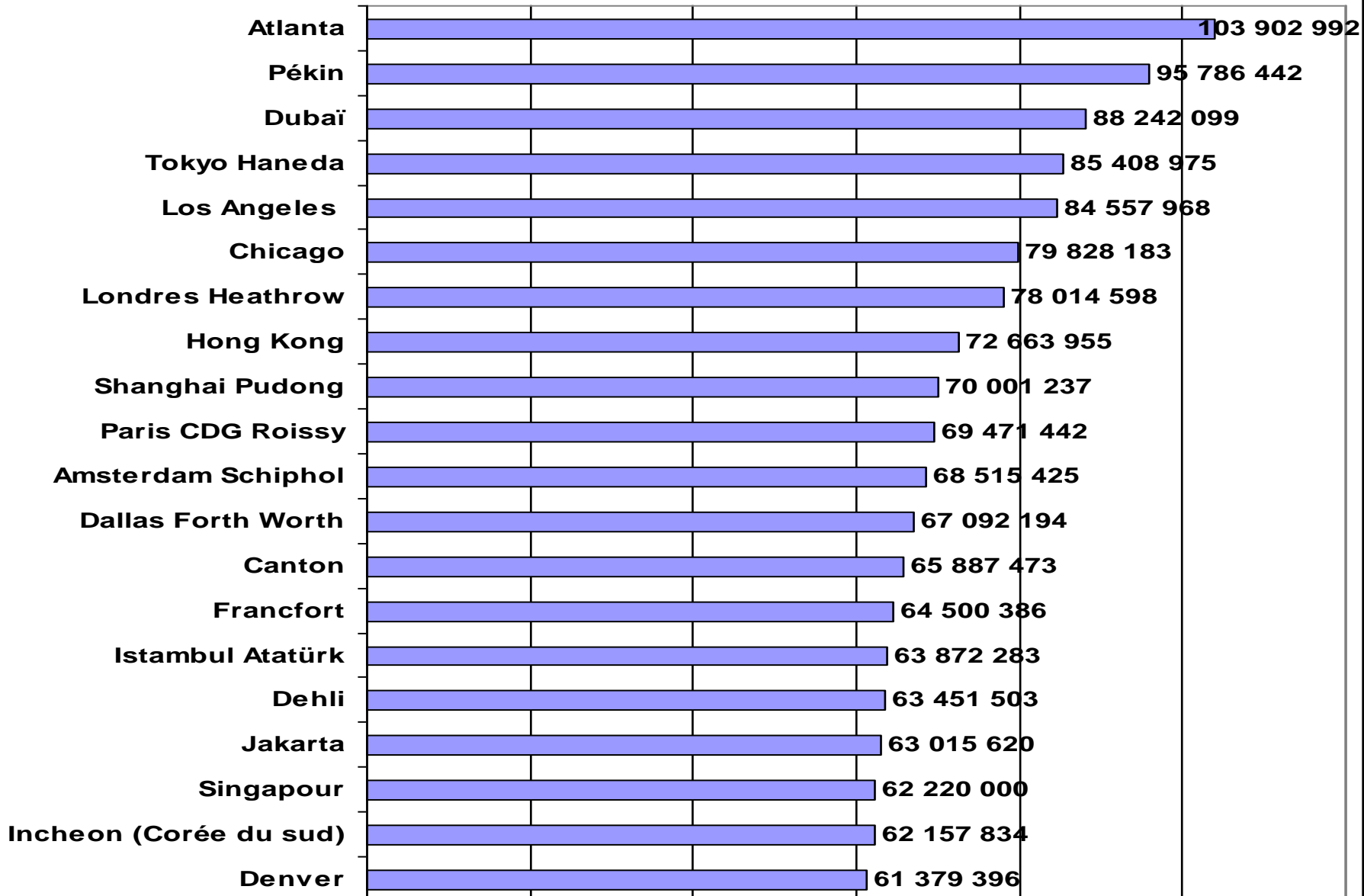
London Heathrow, Royaume-Uni (LHR)

Zurich, Suisse (ZRH)

Francfort, Allemagne (FRA)

Les 20 aéroports mondiaux les plus fréquentés en 2017

Business Insider



3 Les critères socio-économiques des villes-monde

Une ville-monde ne se définit pas seulement par sa taille ou son rayonnement mondial, mais beaucoup plus par sa place dans l'économie mondiale : une ville-monde, comme on dit dans le monde des affaires est la place « to be » (où il faut être).

Cet aspect déterminant qui définit vraiment la ville-monde a besoin de critères précis, permettant de guider les hommes d'affaires.

En fonction des critères (que nous allons détailler), des classements internationaux des villes-monde sont effectués : ils peuvent être différents selon les publications, mais ils ne sont jamais radicalement différents.

Les principales villes-monde se situent bien entendu dans les pays développés, mais pas nécessairement au sein des économies les plus puissantes.

Ce qui compte principalement, c'est la capacité d'inter connexion entre la ville-monde et les autres villes-monde.

Ville mondiale	Nombre de citations dans 10 classements	Rang moyen dans 10 classements
Londres	10	2,7
New York	10	3,6
Paris	10	4,9
Tokyo	9	5,1
Singapour	8	5,6
Hong Kong	8	6,3
Shanghai	5	4,2
Los Angeles	5	6,7
Pékin	4	5,7
Séoul	4	7,5
Sydney	3	6,0
Berlin	3	6,8
Toronto	3	6,0

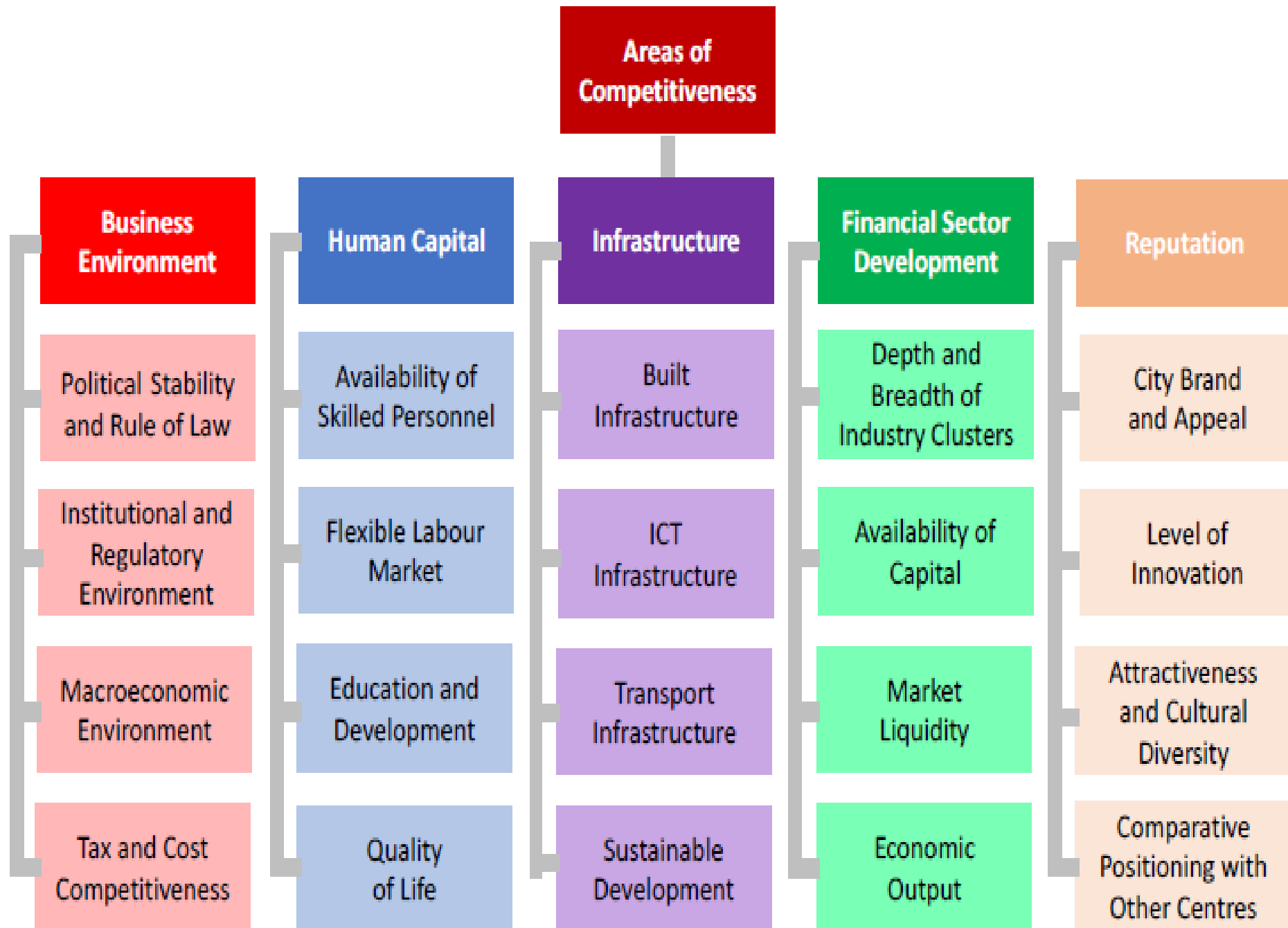
Source : Compilation de dix classements, chacun ayant ses propres indicateurs, La documentation française, n° 8082 juin 2017

Les critères couramment utilisés pour classer les villes-monde font tous référence à la notion de compétitivité économique, sociale et politique de la ville-monde.

Ces critères sont en général au nombre de 5, chacun d'entre eux étant décliné en sous critères, et chacun possédant une pondération différente :

- l'environnement économique (en particulier le niveau des taxes et la stabilité de la politique économique)**
- le capital humain disponible (et en particulier le niveau de formation)**
- la qualité des infrastructures**
- l'importance du secteur financier**
- la réputation globale, en particulier au niveau de l'innovation, mais également de la qualité de vie**

Chart 4 | GFCI 22 Areas of Competitiveness



En fonction de ces critères, chaque année, des palmarès de compétitivité des villes-monde sont publiés.

Le plus connu est celui du « Global cities index » qui fait référence pour les investisseurs internationaux. Le classement est essentiel pour une ville qui souhaite attirer les capitaux (et les emplois qui vont avec).

Le classement diffère assez peu des classements déjà vus : deux villes ont tendance à se détacher (New-York et Londres), mais Paris et Tokyo ne sont pas loin.

Ce qui est important, c'est de constater que chacun des pôles de la triade (Amérique du nord, Europe, Asie) est représenté par une ville-monde du haut du classement.

Mais l'Europe est représentée par deux villes, ce qui risque d'en faire une de trop. La lutte d'influence entre Paris et Londres va donc être essentielle.

The top 25 cities on the Index and the Outlook

Global Cities Index, rank and score

