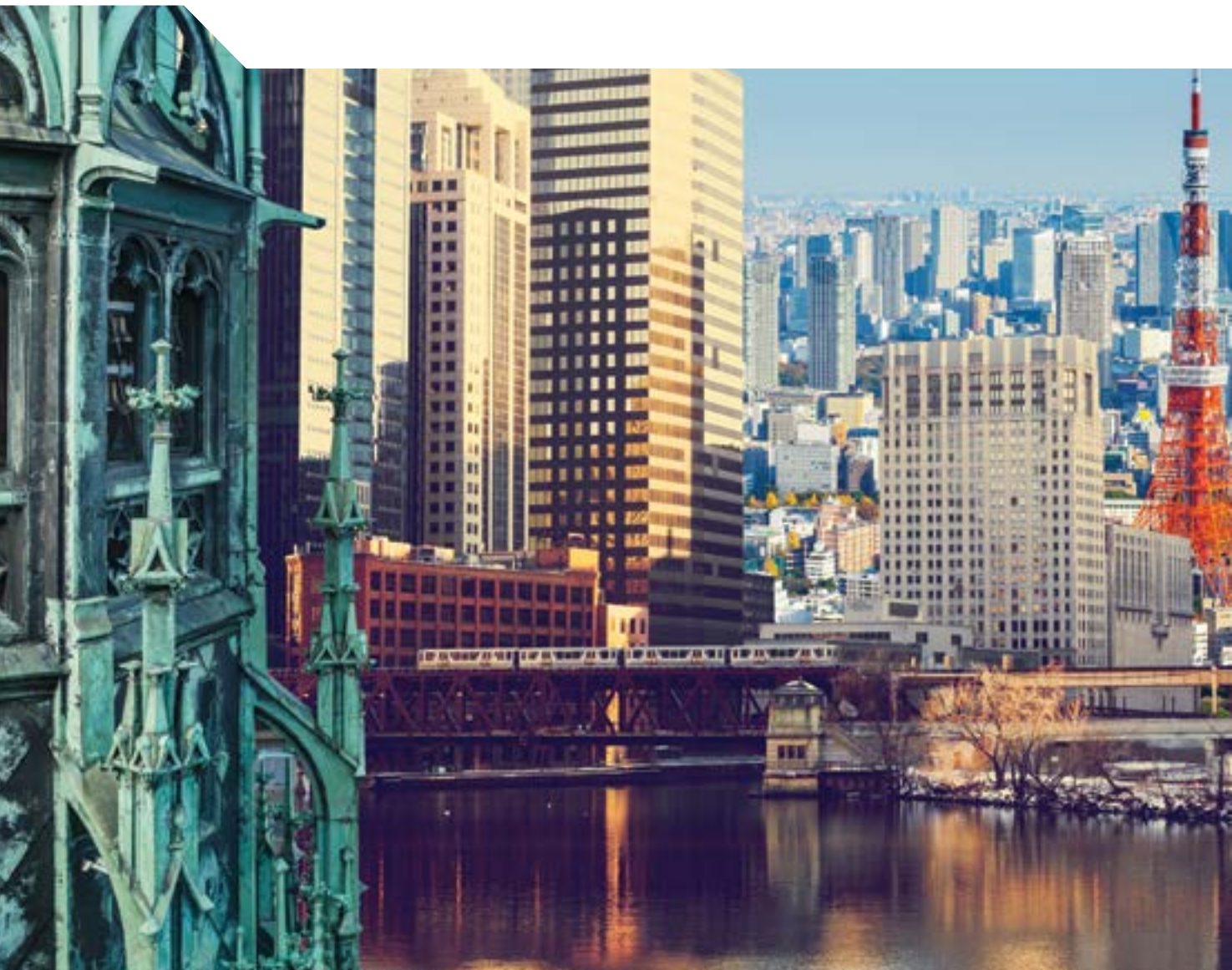




Le siècle métropolitain

Comprendre l'urbanisation et ses conséquences

Synthèse



Cette brochure est une synthèse de la publication *Le siècle métropolitain : Comprendre l'urbanisation et ses conséquences* (Éditions OCDE, Paris). L'intégralité de la publication est disponible sur le site iLibrary de l'OCDE à l'adresse <http://dx.doi.org/10.1787/9789264228733-en>.

Remerciements

Cette brochure a été élaborée dans le cadre du projet « Tendances et gouvernance urbaines » de l'OCDE, qui a bénéficié du soutien financier de la Commission européenne – DG Politique régionale et urbaine.

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les interprétations exprimées ne reflètent pas nécessairement les vues de l'OCDE ou des gouvernements de ses pays membres.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Crédits photos (par ordre d'apparition) :

- © Albert Pego/Shutterstock.com
- © Pigprox/Shutterstock.com
- © ChameleonsEye/Shutterstock.com
- © Greir/Shutterstock.com
- © TAGSTOCK1/Shutterstock.com
- © mejnak/Shutterstock.com
- © Sean Pavone/Shutterstock.com
- © Bojan i Jelena/Shutterstock.com
- © mguttman/Shutterstock.com
- © Veronika Galkina/Shutterstock.com
- © pogonici/Shutterstock.com
- © dablady/Shutterstock.com
- © karnizz/Shutterstock.com
- © T photography/Shutterstock.com



L'urbanisation au XXI^{ème} siècle

Aujourd'hui, plus de la moitié de la population mondiale vit dans les villes. Ce chiffre devrait atteindre 66% en 2050 et près de 85% en 2100. À la fin de ce « siècle métropolitain », la plus grande partie de l'urbanisation sur notre planète est susceptible d'être achevée. La population urbaine sera passée de moins de 1 milliard en 1950 à environ 6 milliards en 2050, et probablement autour de 9 milliards en 2100.

Cette période se caractérise par la montée des mégapoles. En 1950, New York et Tokyo étaient les seules agglomérations urbaines avec une population de plus de 10 millions d'habitants. En 2030, le nombre de mégapoles dans le monde devrait atteindre 41, dont sept des dix plus grandes situées en Asie.

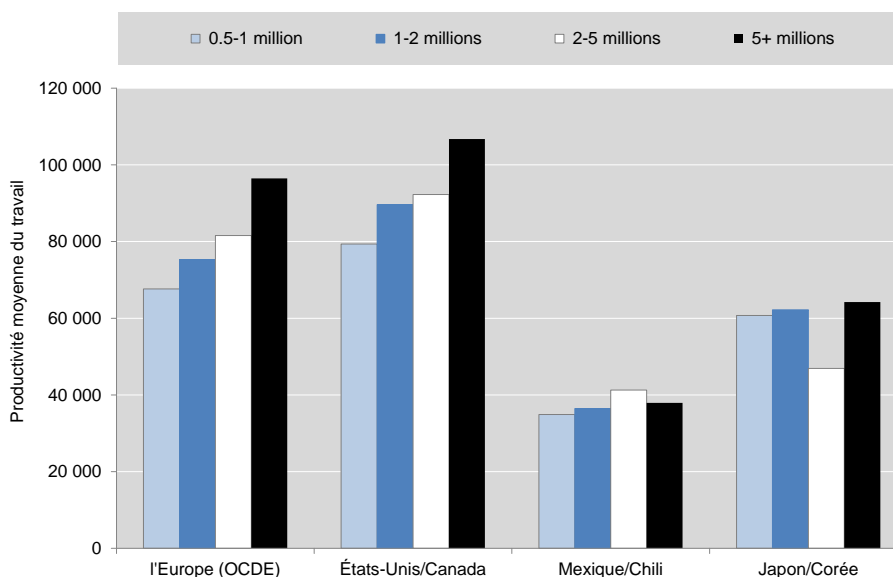
Les secrets de la réussite des villes

Qu'est-ce qui rend les villes riches ?

La performance économique d'une ville est influencée par un ensemble complexe de politiques, aux niveaux national et local, qui selon les cas, se complètent mutuellement ou non. En ce qui concerne la performance économique, certains modèles généraux présents dans la plupart des villes peuvent être identifiés.

Par exemple, les niveaux de productivité des villes (et donc leur production économique) dépendent de la taille de leurs populations, et les grandes villes sont généralement plus productives. Des études récentes de l'OCDE indiquent que pour chaque doublement de la taille de sa population, le niveau de productivité d'une ville augmente de 2 à 5%. Cela est dû à plusieurs facteurs, comme une plus grande concurrence ou des marchés du travail plus forts (et donc une meilleure adaptation des travailleurs aux emplois) dans les grandes villes, mais également en raison d'une diffusion plus rapide des idées et un environnement intellectuel et entrepreneurial plus diversifié.

Par ailleurs, la part de personnes à haut niveau d'instruction vivant dans une ville a des répercussions importantes sur les niveaux de productivité. Ceci est en partie vrai car les personnes les plus instruites sont elles-mêmes plus productives. De plus, être entouré de personnes plus instruites augmente la productivité de l'ensemble des personnes qu'elles soient plus ou moins instruites. Comme la part des personnes hautement instruites tend à être plus importante dans les grandes villes, les



Remarque: Productivité moyenne du travail (dollar par an) en fonction de la taille de la zone métropolitaine.

Source : Calculs de l'OCDE basés sur OCDE (2014), "Metropolitan areas", *Statistiques régionales de l'OCDE* (base de données).



effets de productivité de la taille de la ville et le capital humain peuvent ainsi se renforcer mutuellement.

Posséder une économie hautement spécialisée dans une ville peut générer des bénéfices si cette partie de l'économie se porte bien. Cependant, cela réduit également la résilience économique et augmente le risque d'un ralentissement sévère si le secteur connaît un choc externe ou autre. Enfin, la qualité de la structure de gouvernance d'une ville se reflète directement dans sa puissance économique.

Souvent, les limites administratives des zones métropolitaines sont basées sur des frontières vieilles de centaines d'années et qui ne correspondent pas aux schémas de l'activité humaine d'aujourd'hui. Les zones métropolitaines ayant des structures de gouvernance fragmentées ont tendance à avoir des niveaux inférieurs de productivité : pour une taille de population donnée, une zone métropolitaine ayant deux fois plus de municipalités enregistrera une productivité d'environ 6% inférieure. Cet effet est atténué de moitié environ lorsqu'un organe de gouvernance à l'échelle métropolitaine est mis en place.

Qu'est ce qui permet aux villes de bien fonctionner ?

Pour bien fonctionner, les villes requièrent la combinaison d'une multitude de facteurs. Certains de ces facteurs sont semblables à ceux qui permettent aux sociétés et aux pays de bien fonctionner, mais un grand nombre d'entre eux sont spécifiques, ou ont du moins une importance particulière pour les villes. Ainsi, les avantages procurés par des structures de gouvernance adéquates peuvent être particulièrement élevés dans les agglomérations urbaines. C'est parce que la densité même des possibilités de contacts et d'échanges, qui rend les villes aussi dynamiques et productives, implique également que les actions des ménages et des entreprises, ainsi que les interactions entre

les différents volets des politiques publiques, aient généralement de plus grandes retombées positives ou négatives dans les villes que dans des zones moins densément peuplées.

Dans ce contexte, il est particulièrement important que les structures de gouvernance tiennent compte des réalités fonctionnelles des zones métropolitaines. Posséder de bonnes structures administratives permet d'obtenir de meilleurs résultats dans la plupart des dimensions qui permettent aux villes de bien fonctionner.



- L'aménagement du territoire et la planification des transports sont en particulier deux secteurs devant être coordonnés efficacement. Ils sont complémentaires et le succès des politiques publiques dans un secteur dépend des politiques publiques dans l'autre secteur.
- Une offre de transports publics intégrés permet de garantir l'alignement de l'ensemble des services de transports publics d'une agglomération urbaine. Des systèmes de billetterie universels, la réduction des temps de déplacement et une meilleure couverture géographique des transports publics, comptent parmi les



avantages dont peuvent bénéficier les habitants.

- La réglementation de l'aménagement du territoire doit trouver un juste équilibre entre la protection des quartiers et des espaces verts existants et l'autorisation de nouvelles constructions.
- Des politiques de transport routier intelligentes doivent permettre une utilisation efficace de l'espace limité sur les routes urbaines. Il est particulièrement important que les incitations à conduire une voiture reflètent les coûts réels de son utilisation. Dans la plupart des cas, cela implique d'imposer des taxes plus élevées sur la conduite en ville afin de tenir compte des externalités potentielles, telles que la pollution et la congestion. Des péages urbains ont été introduits avec succès dans plusieurs villes malgré la résistance

politique à laquelle elles ont souvent dû faire face.

- La confiance que les habitants entretiennent entre eux et placent dans l'administration publique est importante parce qu'elle conduit à un comportement plus coopératif qui améliore le bien-être. Cela va de petites choses comme le comportement des gens dans les files d'attente à des aspects plus importants tels que la conformité avec les lois et le soutien des réformes.
- Les villes ont non seulement besoin de bien fonctionner en temps normal, mais aussi dans le cas d'événements inattendus et de catastrophes. Les villes résilientes possèdent des politiques efficaces qui réduisent le risque que de tels événements se produisent ou permettent de minimiser leurs conséquences au cas où ils se produisent.





Les villes sont-elles bénéfiques à leurs habitants ?

Les villes ont une multitude de fonctions, mais elles sont surtout le lieu où les gens vivent. Une question importante est donc de savoir si les villes répondent aux besoins et aux aspirations de leurs habitants. Bien que cette question revête beaucoup de nuances, de manière générale les individus bénéficient du fait de vivre dans des grandes villes qui fonctionnent correctement, et des millions de personnes préfèrent vivre dans des grandes villes au fonctionnement médiocre plutôt que dans des petites villes ou des zones rurales.

Du côté positif, les villes augmentent la productivité et les salaires de leurs travailleurs, un effet qui s'accroît avec la taille de la ville. Ainsi, pour un niveau donné de compétences, le salaire d'un travailleur devrait être environ 20% plus élevé à Los Angeles qu'à Galveston. Les grandes villes sont particulièrement attrayantes pour les personnes à haut niveau d'instruction surtout dans la mesure où les vastes marchés de l'emploi leur permettent de trouver plus

facilement un emploi qui soit bien adapté à leurs compétences. Cet aspect est particulièrement important pour les ménages où les deux conjoints sont hautement formés et pour lesquels il serait plus difficile de trouver des emplois adéquats pour chacun d'entre eux dans des petites villes ou des zones rurales.

Les avantages que de vastes marchés du travail offrent aux habitants les plus instruits dans les grandes villes ne sont cependant pas nécessairement applicables à tous les travailleurs ayant un faible niveau d'instruction. Les grandes villes sont souvent caractérisées par la double présence de quartiers hautement productifs et de poches où le taux de chômage est très élevé. L'inégalité tend à être plus élevée dans les grandes villes et cet écart entre les riches et les pauvres semble s'être davantage creusé ces dix dernières années. Un problème qui y est lié et qui est encore plus urgent est l'exclusion sociale. Celle-ci est souvent concentrée dans certains groupes sociaux, comme les immigrants, les



minorités ethniques ou chez les jeunes issus de ménages à faibles revenus. Les barrières auxquelles ces groupes sont confrontés à l'heure d'accéder au marché du travail ne sont pas uniquement économiques, et les conséquences de l'exclusion peuvent se faire sentir à long terme sur plusieurs générations. Un défi majeur pour les décideurs est de garantir l'accès aux emplois et aux services aux habitants de tous les types de milieux, et de s'assurer que l'ensemble de la population puisse bénéficier des mêmes possibilités d'accès à l'éducation et à l'acquisition de compétences, afin de favoriser l'intégration et éviter la ségrégation. Dans ce contexte, les transports publics et les questions liées au réseau routier sont importants. Du point de vue d'un habitant, une ville n'est pas plus grande que la zone qu'il peut parcourir dans un délai de transport raisonnable.

Les avantages pécuniaires que les grandes villes offrent sont également compensés par une augmentation des coûts. Empiriquement, les coûts pécuniaires des villes - tels que les coûts des logements et des services locaux - semblent augmenter au même rythme que les salaires. Mais le bien-être va au-delà des conditions matérielles de la vie. La qualité de vie d'une personne dépend beaucoup plus que des salaires et des prix, et les décisions de se déplacer loin des villes ne sont pas seulement dictées par des facteurs pécuniaires.

Un important coût non-pécuniaire présent dans de nombreuses villes est celui lié aux embouteillages et aux longs trajets. De même, la pollution atmosphérique due au trafic et à la production industrielle a tendance à être plus élevée dans les grandes villes, en particulier dans les économies d'industrialisation rapide. Les coûts des embouteillages et de la pollution sont considérablement liés à la forme urbaine et aux infrastructures de transports de la ville, et

reflètent en grande partie des choix (ou l'absence de choix) politiques. Ceci est confirmé par le fait que les niveaux d'embouteillages et de pollution diffèrent fortement selon les régions métropolitaines de taille comparable.



Quant aux avantages non-pécuniaires, les grandes villes offrent un large éventail de possibilités et un accès inégalé aux commodités de tous types. La culture vivante des grandes villes, leurs sites historiques, et la grande variété d'équipements culturels et de loisirs qu'elles offrent est une grande attraction pour les visiteurs et les résidents de ces villes. La variété de biens et de services qu'offrent les grandes villes ne peut pas être prise en charge par les petites villes ou les zones rurales. La qualité et la variété des services spécialisés mis à disposition, tels que les services médicaux ou les établissements d'enseignement, augmente généralement avec la taille de la ville. Les opportunités économiques suivent le même schéma : dans de nombreux pays, même si l'établissement dans une grande ville implique une baisse des revenus réels à court terme, il offre généralement la perspective de meilleures opportunités futures et des salaires plus élevés sur le long terme.



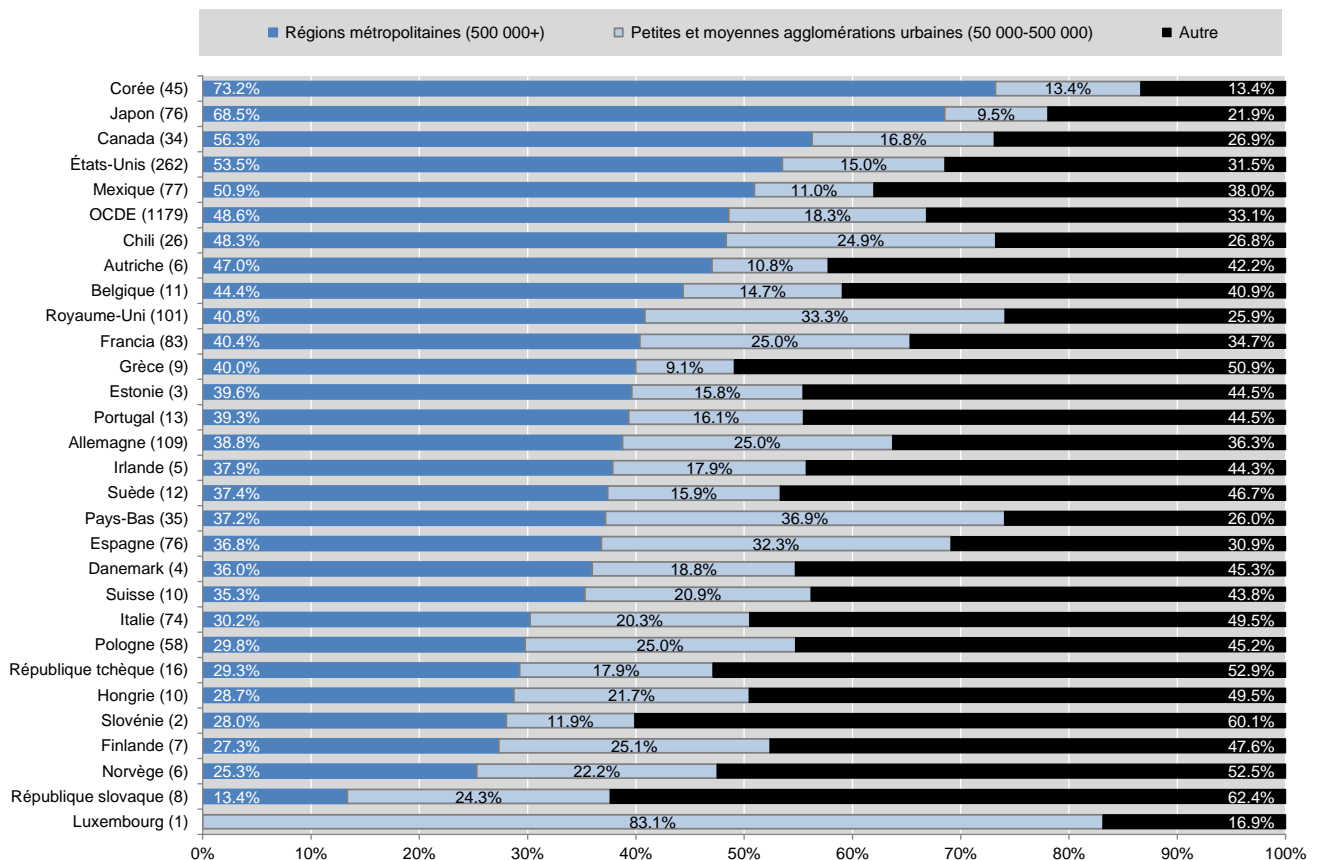
Ces facteurs rendent les villes plus attrayantes aussi bien pour les riches que pour les pauvres. C'est pourquoi les grandes villes ont souvent des niveaux élevés d'inégalités. Elles ont tendance à être stratifiées spatialement et socio-économiquement : les quartiers pauvres et les plus riches sont souvent nettement séparés les uns des autres. Ce phénomène contribue à l'exclusion sociale et à l'inégalité, parce que les différents quartiers ont différents niveaux de fourniture et d'accessibilité aux services publics. La stratification spatiale dans les quartiers riches et les quartiers pauvres conduit également à un accès inégal à l'éducation, bien que les dépenses pour les écoles et autres établissements d'enseignement ne soit pas déterminées par les niveaux de revenu dans les quartiers. Les dénommés « effets de pairs » sont des déterminants importants pour les résultats de

l'apprentissage des élèves. En d'autres termes, le contexte social et le niveau de compétences des camarades de classe influent sur les résultats scolaires des élèves. La séparation géographique entre les quartiers riches et pauvres contribue donc à des modèles d'inégalité qui s'auto-perpétuent.

Remarque: Proportion de la population qui réside dans les régions métropolitaines, petites et moyennes agglomérations urbaines, et en dehors des agglomérations urbaines.

Source: Calculs de l'OCDE basés sur OCDE (2013), *Panorama des régions de l'OCDE 2013*, Éditions OCDE, Paris; OCDE (2014), "Metropolitan areas", *Statistiques régionales de l'OCDE* (base de données).

Proportion de la population qui réside dans agglomérations urbaines





Selon les modalités de gouvernance, la fragmentation administrative d'une zone métropolitaine en de nombreuses petites municipalités peut accentuer les inégalités. Plus une zone métropolitaine est fragmentée en municipalités individuelles, plus il est probable que ces municipalités auront des populations socialement homogènes. Si les municipalités les plus pauvres ont des recettes fiscales peu élevées et par conséquent moins de fonds pour les services publics et les infrastructures, leurs habitants sont alors dans une situation désavantageuse. Cette situation perpétue également la ségrégation socio-économique, car elle offre des incitations à ceux qui peuvent se permettre de s'installer dans des municipalités plus riches. Souvent, les municipalités les plus riches renforcent cette tendance par des lois sur l'aménagement du territoire - comme l'exigence de surface minimale des parcelles - qui maintiennent les prix de l'immobilier élevés et empêchent un afflux de personnes pauvres.

Des modalités de gouvernance métropolitaine adéquates peuvent aider à surmonter ces problèmes. De bonnes connections, en termes de transports en commun, aux quartiers les plus prospères de la zone métropolitaine sont particulièrement importantes pour les résidents des quartiers pauvres car elles leur donnent accès à des emplois et des équipements qui n'existent pas dans leurs propres quartiers. Ces modalités de gouvernance métropolitaine peuvent être nécessaires pour permettre de mettre en place et exploiter de telles connexions. Des mécanismes efficaces de gouvernance métropolitaine peuvent également réduire les disparités dans l'offre de services publics en veillant à ce qu'il y ait une répartition plus équitable des services publics, et que les politiques d'aménagement du territoire et de planification n'aggravent pas davantage la stratification sociale des quartiers.



Les grandes villes sont-elles bénéfiques à leurs pays ?

L'urbanisation dans le monde dépasse les 50%. Dans la zone OCDE, la population est encore plus concentrée. Environ la moitié de la population des pays de l'OCDE vit dans 300 zones métropolitaines - les grandes agglomérations urbaines de plus de 500 000 habitants - qui représentent nettement plus de la moitié du PIB du pays. Mais l'importance des villes va bien au-delà de la simple arithmétique. Nichées au sein des pays et reliées aussi bien aux régions environnantes que lointaines, les villes sont des centres de productivité et d'innovation, des fournisseurs de produits et de services pour leur zone, et elles jouent un rôle crucial en fournissant des compétences et en créant une efficacité environnementale pour la croissance durable et inclusive.

Les villes, surtout les plus grandes, sont les moteurs de la croissance économique à long terme. La croissance à long terme est déterminée par la capacité d'un pays à innover et à repousser les frontières technologiques. Les agglomérations bénéficiant des grandes villes -



retombées des connaissances et augmentation des incitations pour les habitants à investir dans le capital humain en particulier – en font les principaux centres pour les activités de recherche et de développement, de dépôts de brevet et de capital risque. Bien que l'innovation puisse avoir lieu n'importe où, celle-ci tend à se concentrer dans les zones fortement urbanisées. Les villes jouent donc un rôle fondamental pour repousser les frontières de la productivité, et ouvrent ainsi la voie à d'autres acteurs.

Les avantages que les villes génèrent s'étendent au-delà de leurs frontières. Les retombées que les grandes villes apportent aux petites villes ou régions voisines sont importantes. Par exemple, les régions qui comprennent des villes de plus de 500 000 habitants ont connu une croissance économique nettement plus élevée que celles qui ne possèdent pas un grand centre urbain, et la croissance de la population dans les régions non urbaines a été, en moyenne, plus élevée dans celles qui sont plus proches des grandes villes. L'impact économique positif des grandes villes sur les régions reste mesurable sur une distance de 200 à 300 km. À proprement parler, la mesure la plus pertinente pour de tels effets n'est pas la distance, mais la connectivité, mesurée par le temps de transport. Il est également prouvé que la proximité des petites villes a un effet positif

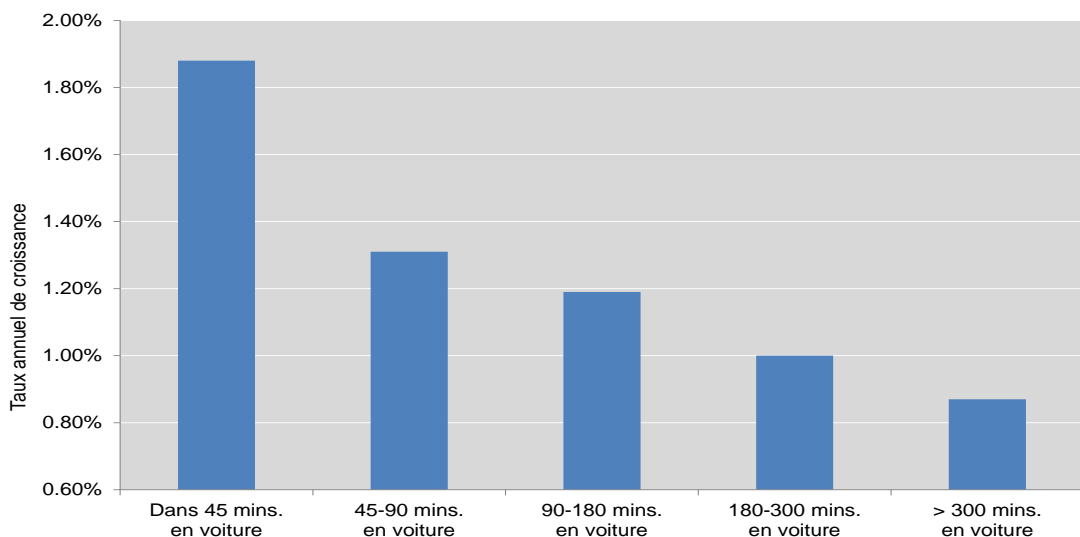
sur la croissance, mais cet impact est plus localisé et limité à un rayon beaucoup plus restreint.

Enfin, les villes des alentours génèrent des retombées positives sur les niveaux de productivité dans une ville. Cela peut, dans une certaine mesure, expliquer la raison pour laquelle les villes européennes n'atteignent pas la même taille que les plus grandes villes aux États-Unis : les petites villes en Europe peuvent ne pas subir un tel désavantage, car elles sont plus proches les unes des autres et peuvent donc « emprunter » les avantages des effets d'agglomération des villes voisines. Au minimum, et dans une certaine mesure, la densité du système urbain peut compenser - ou même contribuer - à l'absence de très grandes villes.

Remarque: Croissance annuelle moyenne du PIB par habitant entre 1995 et 2010.

Source: Ahrend, R. und A. Schumann (2014), "Does regional economic growth depend on proximity to urban centres?", *OECD Regional Development Working Papers*, No. 2014/07, Éditions OCDE, Paris.

Distance et croissance annuelle moyenne du PIB



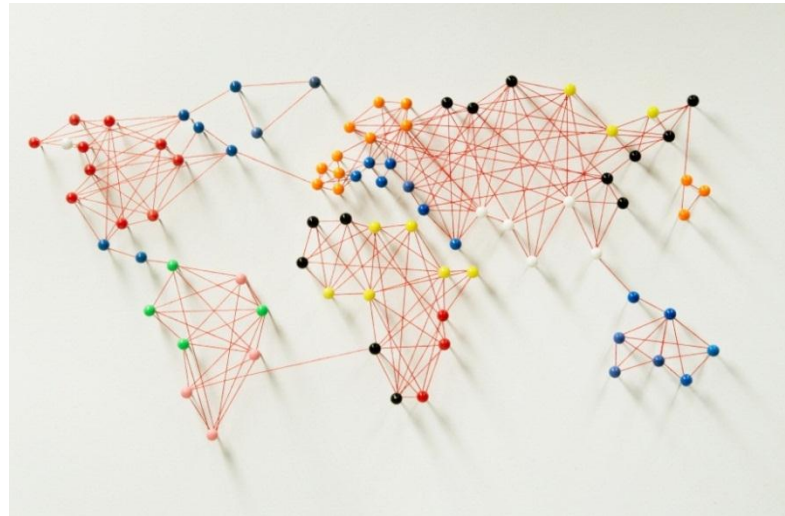


Les grandes villes sont-elles bénéfiques à la planète ?

Les grandes villes sont des sources importantes de pollution. Cependant, ce n'est pas la vie urbaine elle-même qui est responsable de la pollution, mais simplement le grand nombre de personnes vivant dans les grandes villes. Si le même nombre de personnes avait été dispersé sur une zone plus large, son impact sur l'environnement n'aurait probablement pas été réduit. Au contraire, si l'on tient compte des contributions par habitant au changement climatique et autres dégradations environnementales, les grandes villes enregistrent de meilleurs résultats dans de nombreux domaines. Ainsi, les émissions de CO₂ par habitant pour le transport terrestre sont plus faibles dans les grandes agglomérations urbaines que dans les zones plus rurales, à condition que les transports publics soient bien développés dans ces agglomérations. De même, le taux de superficies artificielles par habitant est plus faible dans les grandes villes que dans les zones rurales. Les grandes villes sont également des acteurs importants lorsqu'il s'agit de croissance verte. Les politiques dites « vertes » ont tendance à avoir moins d'effets négatifs sur la croissance économique au niveau local qu'au niveau national, et au niveau de la ville un grand nombre de complémentarités stratégiques peuvent être réalisées. De manière générale, c'est la façon dont une ville est organisée plutôt que sa taille qui détermine l'impact environnemental d'une agglomération. Les choix effectués au cours de la vague actuelle d'urbanisation auront donc un impact énorme sur la durabilité environnementale de l'activité humaine, et ce pour une très longue période à venir.

La preuve empirique indique qu'avec un étalement urbain croissant, l'impact environnemental de l'urbanisation se détériore.

Compte tenu de l'objectif politique cherchant à limiter l'étalement urbain, il est surprenant que dans la plupart des villes, les cadres politiques existants cautionnent ou incitent cet étalement. Ainsi, dans une grande majorité des villes, les externalités négatives liées à l'utilisation des transports individuels fonctionnant grâce à des combustibles fossiles – telles que la pollution et les embouteillages – sont peu (ou incorrectement) estimées. Cela encourage l'étalement et réduit le coût de vivre dans des quartiers créés par cet étalement.



De même, dans de nombreux pays, les villes ont d'autres politiques, telles que des politiques réglementaires ou fiscales, qui favorisent également l'étalement - de façon non intentionnelle généralement. Les gens sont par conséquent poussés malgré eux à s'éloigner. Corriger de telles politiques serait la première des solutions et apporterait une importante contribution à l'amélioration des résultats environnementaux. Cependant, tant que ces réformes ne sont pas mises en œuvre, imposer des densités minimales dans les lois d'aménagement du territoire et de planification urbaine semble être la deuxième meilleure stratégie.



Les défis de l'urbanisation du XXI^{ème} siècle

La vague d'urbanisation du XXI^{ème} siècle possède un grand potentiel en termes de bénéfices aux habitants des villes, des pays et de la planète dans son ensemble, mais cela implique que des défis importants soient surmontés. Certains de ces défis sont les mêmes dans le monde entier : par exemple, toutes les villes sont confrontées à des défis environnementaux et ont besoin d'accroître leurs niveaux de résilience à divers types de chocs, et beaucoup peinent à fournir suffisamment de logements à prix abordables dans les zones ayant un bon accès aux transports.

réduire l'empreinte carbone des grandes agglomérations qui est due aux déplacements en voiture et au manque d'organisation des systèmes de transports dans les grands centres de populations. Le Japon, ainsi qu'un certain nombre d'autres pays, devront adapter leurs villes à leurs populations vieillissantes. L'Europe devra composer avec le fait que – par rapport au reste du monde - ses grandes villes restent relativement petites, ce qui implique des besoins spécifiques pour qu'elles soient bien connectées entre elles.

Dernier point, mais non des moindres, les classes moyennes, existantes ou émergentes à travers le monde, attendent de plus en plus des villes que non seulement elles puissent leur fournir de bons emplois et des moyens de subsistance nécessaires, mais qu'elles deviennent également plus vivables. L'amélioration du bien-être dans le contexte d'une ville implique une réduction de la pollution et des embouteillages, un bon accès aux endroits où les habitants ont besoin ou envie d'aller, et un environnement urbain généralement attrayant et sécurisé avec un bon choix d'activités de loisirs.

Bien que dans de grandes régions d'Europe et d'Amérique du Nord la plus grande partie de l'urbanisation ait déjà eu lieu et soit matérialisée dans la forme des villes et les infrastructures existantes, les pays émergents et en développement ont actuellement une occasion sans précédent de façonner leur avenir urbain. Les décisions prises par les gouvernements aux niveaux national, régional et municipal auront désormais des conséquences sur le fonctionnement, l'habitabilité et la durabilité environnementale de leurs villes pour de nombreuses décennies à venir.



Dans les pays en développement, de nombreuses villes ont également du mal à fournir des infrastructures de base, comme l'eau potable, l'assainissement ou l'électricité, à tous leurs habitants. Bien qu'elle ne se limite pas aux mégapoles et aux métropoles des pays émergents et des pays en développement, la pollution y représente néanmoins un problème particulièrement grave. De nombreuses villes, en particulier aux États-Unis, font face au défi de



Préparer les villes pour le futur

Les importants défis liés à l'urbanisation peuvent expliquer pourquoi de nombreux pays ont encore des politiques qui visent ou résultent d'une prévention ou d'un endiguement de l'urbanisation. Plutôt que de mobiliser leurs efforts dans une bataille futile contre une tendance mondiale, les gouvernements nationaux, infranationaux et des villes devraient plutôt accompagner et façonner l'urbanisation pour s'assurer qu'elle donne lieu à un bon fonctionnement et à des villes vivables et jouissant d'un environnement durable.

La question des transports était déjà un défi dans la Rome antique et elle le restera à l'avenir. La plupart des grandes zones métropolitaines ne seront pas capables de bien fonctionner sans de bons systèmes de transports publics ; les niveaux de congestion qui peuvent être observés dans la plupart des villes à plus forte croissance des économies émergentes en apportent amplement la preuve. La qualité et l'efficacité des transports publics sont, quant à elles, étroitement liées au

bon aménagement du territoire et à la planification des transports. Les structures de gouvernance métropolitaines adéquates peuvent être fondamentales pour permettre de mettre en place des politiques efficaces dans ces domaines.

Le succès des villes ne dépend pas uniquement des institutions et des acteurs locaux ; le cadre fixé par les gouvernements nationaux est également d'une importance cruciale. Ce n'est que lorsque les politiques nationales apportent un soutien suffisant que les initiatives au niveau de la ville peuvent être aussi efficaces qu'elles le devraient. En général, les politiques nationales déterminent aussi bien ce que les villes peuvent faire que ce que les villes ont intérêt à faire. Par exemple, un cadre national solide, basé sur une taxe carbone, élargit la gamme des options écologiques disponibles pour les villes et réduit les coûts, ou augmente les rendements, de tout effort d'atténuation du changement climatique (telles que les infrastructures vertes ou les mesures d'efficacité énergétique).





L'économie politique du siècle métropolitain

Seule une douzaine de pays de l'OCDE possèdent des populations plus importantes que les plus grandes agglomérations dans le monde (Tokyo, Guangzhou, Shanghai, Delhi et Jakarta, par exemple). Avec un nombre de mégapoles qui devrait augmenter jusqu'à plus de 40 en 2030 - et beaucoup d'entre elles dans les pays à croissance rapide - ce n'est qu'une question de temps avant que la puissance économique de nombreuses agglomérations urbaines ne soit supérieure à celle de la plupart des pays de l'OCDE. Avec l'importance croissante des grandes villes au sein des pays, cela impliquera un transfert du pouvoir vers les villes. Il semblerait qu'il soit dans le plus grand intérêt des gouvernements centraux d'accompagner ces changements en modernisant et en adaptant les structures administratives, afin de mieux refléter les besoins des agglomérations métropolitaines, et afin de s'assurer que les fonctions les mieux menées au niveau des métropoles soient bien situées au sein de ces dernières.

Nombre de gouvernements nationaux ont reconnu ce fait et travaillent activement dans ce sens. Maintenir des structures métropolitaines fragmentées et obsolètes pourrait retarder le transfert du pouvoir du niveau national vers les grandes villes dans un pays donné, mais coûterait très cher. Restreindre les zones métropolitaines – les moteurs des économies et des sociétés - affaiblirait non seulement la puissance économique et politique de ces zones, mais aussi de l'ensemble du pays.

De manière générale, il est important de garder à l'esprit que les villes sont des organismes vivants. Elles possèdent leur propre dynamique, et ce ne sont pas principalement les bâtiments et les rues qui rendent une métropole spéciale, mais la combinaison et les capacités de tous ses habitants, et les interactions entre eux. Tant que la ville respecte la durabilité de l'environnement et fournit des niveaux élevés de bien-être à ses habitants, sa nature exacte importe peu.



Après tout, les villes ont évolué et continueront de changer au fil du temps. Accompagner les évolutions futures de manière constructive et être en mesure de répondre rapidement aux nouveaux défis qui se présentent sont les éléments clés pour s'assurer que les changements en cours dans le siècle métropolitain apporteront un maximum de bénéfices aux habitants des villes et, plus généralement, à toute l'humanité.

Cette brochure est une synthèse de la publication *Le siècle métropolitain : Comprendre l'urbanisation et ses conséquences* (Éditions OCDE, Paris). L'intégralité de la publication est disponible sur le site iLibrary de l'OCDE à l'adresse

<http://dx.doi.org/10.1787/9789264228733-en>.



With the financial assistance
of the European Union