

Réflexions

IMMOBILIÈRES

**IEIF**INSTITUT
DE L'ÉPARGNE
IMMOBILIÈRE
& FONCIÈRE

« **Le Plan Bâtiment Grenelle en chantier** »,
Interview exclusive de Philippe Pelletier - p. 5

« **L'avenir des fonds non cotés à l'issue de la crise** »
Antoine de Broglie - p. 34

« **La finance islamique et l'immobilier en France** »
Anass Patel - p. 47

SPECIAL GRAND PARIS

« **Le pari du Grand Paris à la lumière du passé** »,
Patrice de Moncan - p. 56

« **Comment "faire métropole" à l'heure de la mondialisation ?** »,
Daniel Béhar - p. 62

« **Le Grand Paris à l'épreuve du développement durable** »,
Alain Sallez - p. 67

L'immobilier en perspectives

COMMENT « FAIRE MÉTROPOLE » À L'HEURE DE LA MONDIALISATION ?

La métropole parisienne est un atout pour la nation. Mais son élévation au rang de mégapole, si elle a un sens au regard de la mondialisation, ne peut se réussir sans résoudre les nombreux problèmes d'intégration économique et sociale autant que de liaison avec les territoires qui l'entourent.

par Daniel Béhar¹

L'annonce par le président de la République du projet pour le Grand Paris ouvre une nouvelle période pour la région capitale. Du point de vue de l'action publique, c'est une double rupture qui est proposée.

La première consiste – sur un plan conceptuel, voire quasi idéologique – à mettre un terme au dogme « gravieriste² » qui fonde, depuis plus d'un demi-siècle, la conception française de l'aménagement du territoire autour du principe d'équilibre et, en particulier, de « rééquilibrage » Paris/province. À l'inverse, la nouvelle donne mondiale exige aujourd'hui de renforcer la locomotive parisienne.

La seconde rupture est encore plus manifeste. Avant même la décentralisation, l'État avait laissé les acteurs locaux gérer l'agglomération parisienne, se cantonnant, quant à lui, à quelques grands gestes architecturaux, de la Grande Arche de La Défense au musée du Quai Branly. Il s'agit maintenant de revenir – dans une continuité proclamée avec les périodes d'Haussmann et de Delouvrier – à des investissements étatiques majeurs, de portée structurelle.

Un changement de perspective pour une ambition nationale. Les enjeux du Grand Paris ne justifient pas, à eux seuls, ces ruptures et le projet qu'elles sous-tendent. Ce dernier exprime davantage une ambition de niveau national. À l'heure de la mondialisation, il s'agit de moderniser la France et, pour ce faire, de tirer parti de la « chance » dont elle dispose. La France, puissance économique et politique moyenne dans le monde, a hérité de l'une des deux métropoles leaders en Europe, l'autre étant Londres.

Comment faire fructifier cet atout en évitant le risque d'enfermement dans l'image de la ville-musée ? La réponse est simple : il faut d'abord affirmer la compétitivité économique du

Grand Paris autour d'une dizaine de « *clusters*³ de l'innovation » et couronner le tout par un réseau de transports en commun d'ampleur inédite, sous forme d'un métro automatique, à même d'exprimer l'image de modernité et d'efficacité de la France.

C'est bien la nouvelle donne induite par la mondialisation qui légitime un réinvestissement massif de l'État, un renversement de ses priorités et de son corpus doctrinal, pour faire du Grand Paris une métropole globale. Cela invite donc à porter le regard sur l'impact de la mondialisation sur la région capitale, afin de mettre en débat la pertinence des orientations mises en avant pour le projet du Grand Paris.

Dissocier métropole mondiale et métropole ordinaire

L'hypothèse sous-jacente au projet du Grand Paris est explicite : la mondialisation induit une montée de la concurrence entre les nations ; celle-ci se concrétise de plus en plus en termes de compétition entre leurs métropoles. Il faut donc tout miser sur celles-ci en les mettant à hauteur de cette compétition mondiale.

Second temps du raisonnement, pour qu'une métropole tienne son rang dans cette compétition, elle doit jouer sur deux plans : quantitatif, en pariant sur l'effet taille – c'est le sens du passage de Paris au Grand Paris – et qualitatif, en renforçant l'excellence des moteurs de la compétitivité francilienne – les fameux *clusters* de l'innovation, de Saclay à Roissy en passant par la cité Descartes de Marne-la-Vallée.

Or cette proposition stratégique exprime une représentation discutable du fait métropolitain, en ce qu'elle repose sur une double erreur de perspective. La première consiste à considé-

1. Consultant, Coopérative Acadie ; professeur associé, Institut d'Urbanisme de Paris (Université Paris Est). Il était associé à Christian de Portzamparc dans le cadre de la consultation internationale pour le Grand Paris.

2. J.-F. Gravier, *Paris et le désert français*, éditions Le Portulan, Paris, 1947.

3. *Cluster* peut se traduire en français par « pôle ».

rer la mondialisation – ressort du projet métropolitain – comme une « nouvelle échelle », un niveau supplémentaire à prendre en compte et la seconde à assimiler l'intérêt national et celui de la métropole.

Un système urbain inédit plutôt qu'agrandi. Qu'exprime le basculement sémantique aujourd'hui banalisé, de « l'agglomération parisienne » à la « métropole francilienne » ? La métropole n'est pas seulement, au-dedans, une agglomération en plus grand et, vis-à-vis du dehors, une ville devant agir à une nouvelle échelle, celle du monde. La métropole est un système urbain inédit, en raison de la transformation radicale de son fonctionnement interne, sous le coup des effets de la globalisation.

Ce qui distingue la métropole de l'agglomération, ce n'est pas sa taille ou son échelle de référence, c'est une interaction inédite entre les lieux et les flux¹. La globalisation ne caractérise pas une nouvelle échelle géographique, mondiale, elle décrit d'abord un processus, celui de la montée en puissance des flux, des mobilités, de l'immatériel qui vient radicalement bouleverser l'espace physique de la ville².

Par contrecoup, prendre en compte la globalisation ne consiste pas principalement à se mettre à hauteur d'une concurrence externe décuplée mais à gérer les contradictions induites au sein de la métropole. En effet, la fragilité de la métropole francilienne ne tient pas véritablement à l'exacerbation de la concurrence entre métropoles et à sa piètre performance dans cette compétition. Selon les indicateurs et les périmètres considérés, le rang de Paris dans les classements internationaux varie. Mais globalement sa place se maintient, et sa fragilisation fait écho à celle, plus générale, des métropoles des pays occidentaux³.

Un intérêt national plus que local. L'impact de la globalisation sur le fonctionnement interne de la métropole parisienne est plus problématique. Dans un sens, la compétitivité métropolitaine de l'Île-de-France, son insertion croissante dans les échanges mondialisés, ne bénéficient pas véritablement au local. On connaît aujourd'hui ce paradoxe : plus la productivité de l'Île-de-France s'accroît – sa part du PIB national passant de 22 à 29 % en vingt ans –, plus le revenu distribué localement régresse ou stagne, en tendant vers 20 % du revenu national⁴. Le même phénomène est observable à l'intérieur de l'Île-de-France. Ainsi la Seine-Saint-Denis bénéficie ces dernières années d'un des meilleurs taux de croissance de l'emploi d'Île-de-France mais voit dans le même temps son revenu moyen par habitant régresser.

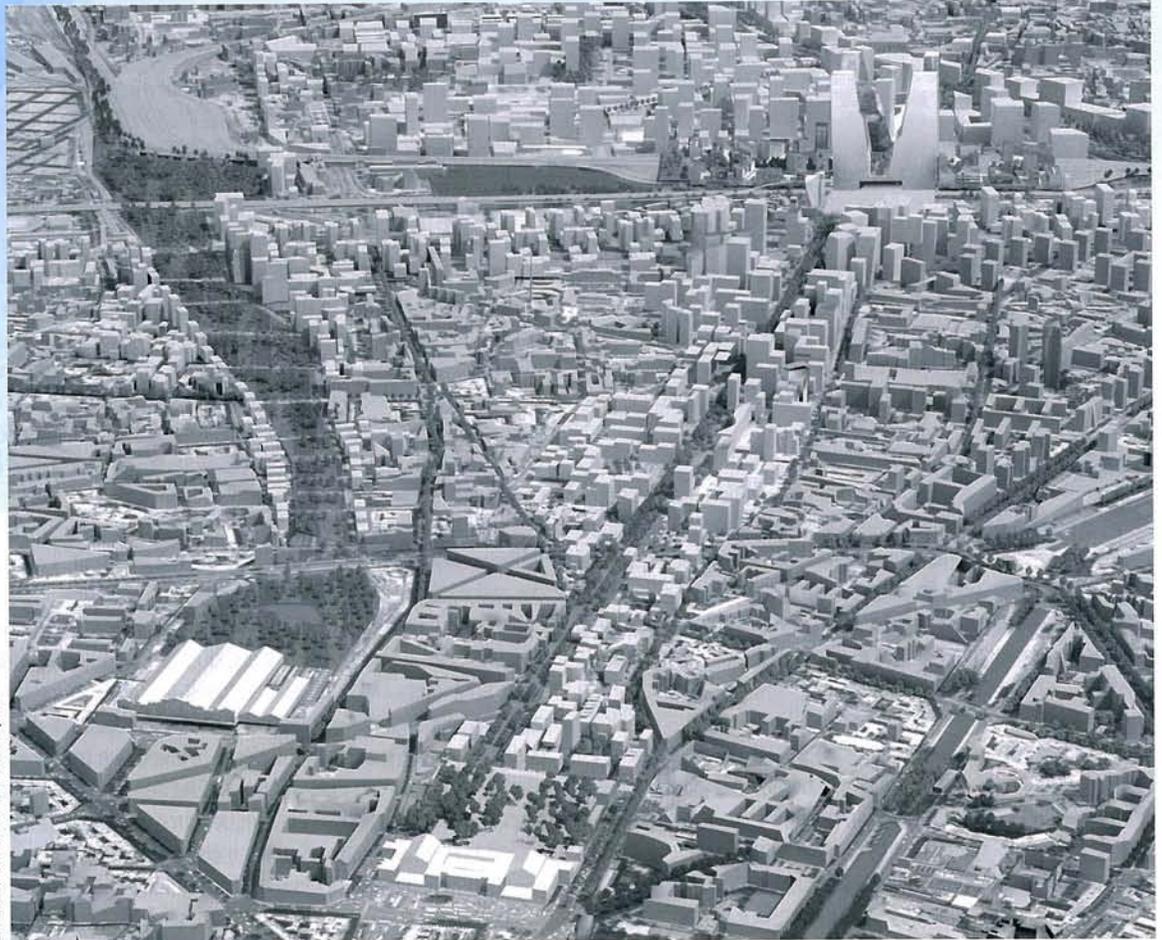
Dans l'autre sens, les dynamiques de transformation du local ne sont pas mécaniquement convergentes avec les exigences de la compétitivité globale de l'Île-de-France. Ainsi, au niveau national, le renouveau inattendu de l'attractivité résidentielle – et par voie de conséquence, économique – des territoires ruraux et des principales agglomérations françaises va à l'encontre de la croissance métropolitaine dont le solde migratoire est structurellement déficitaire. Au sein de l'Île-de-France, le processus de desserrement de l'emploi, qui succède aujourd'hui à celui de l'habitat, est assurément bénéfique pour le développement économique de la Seine-et-Marne qui est, dans la dernière période, en tête pour la croissance de l'emploi en Île-de-France. Cette dynamique devient, en revanche, problématique pour le marché du travail métropolitain au sein duquel l'ajustement offre/demande est de plus en plus difficile.

Réduire les contradictions entre global et local. La mondialisation, avant de prendre la forme d'une concurrence exacerbée entre métropoles, induit donc d'abord une dynamique de transformation radicale du local, du fait urbain. Les grandes villes sont probablement les territoires les plus affectés par cette interférence du global et du local. L'observation du cas parisien montre que cette interférence n'est pas mécaniquement vertueuse, bien au contraire. Elle se concrétise plutôt sous forme d'un grand écart entre deux métropoles, d'une dissociation entre deux géographies métropolitaines :

- ▶ d'un côté, les archipels mondialisés des fonctions métropolitaines d'excellence, qu'il s'agisse des « îles » des différents pôles de compétitivité, ou de celles du tourisme d'affaires par exemple ;
- ▶ de l'autre, la toile extrêmement mouvante et de plus en plus diffuse de la métropole « ordinaire », celle des fonctions économiques « supports », indispensables au fonctionnement métropolitain et celle, de plus en plus « fractale », des plaques résidentielles.

Ces deux figures superposées de la métropolisation interagissent constamment et sur tous les plans, mais de façon contradictoire. Dès lors, l'enjeu de l'efficacité métropolitaine ne consiste pas à « plaquer » l'intérêt national sur la métropole en cherchant à renforcer à tout prix ses fonctions d'excellence mondialisées. Il s'agirait davantage de tenter de réduire ces contradictions entre le global et le local, de rechercher les conditions de mise en synergie entre ces deux registres de la métropolisation, pour faire simple ceux de la performance et du bien vivre, autour d'une question somme toute préalable : comment « faire métropole » à l'heure de la mondialisation ?

1. P. Veltz, *Des lieux et des liens. Politique du territoire à l'heure de la mondialisation*, éditions de l'Aube, Paris, 2002.
2. C. de Portzamparc, *Consultation internationale pour le Grand Paris*, 2009.
3. F. Gilli, *Paris, une métropole dans le monde*, Diact., 2007.
4. L. Davezies, *Croissance sans développement en Île-de-France*, Institut Caisse des Dépôts pour la recherche, 2007.



© Atelier Christian de Portzamparc

Vue depuis Paris sur Aubervilliers et la gare Nord-Europe que Christian de Portzamparc propose de construire à la place des gares du Nord et de l'Est. Elle desservirait cinq métropoles européennes reliées par le TGV. Le faisceau ferré nord (à gauche) serait transformé en coulée verte et le boulevard de Sébastopol (au centre) serait prolongé jusqu'à cette nouvelle gare. À côté s'implanterait un nouveau quartier d'affaires, complémentaire de celui de La Défense.

« Faire métropole »

Si la réponse à cette question exige de penser d'abord les interactions du global et du local au sein la métropole, il n'en reste pas moins que l'enjeu de son positionnement à l'échelle mondiale doit être traité. À cet égard, deux questions méritent débat : celles de l'ouverture et des avantages comparatifs du Grand Paris.

Ouverture vers la mer. D'un point de vue géographique, la question de l'ouverture de la métropole parisienne fait l'objet, dans le cadre du projet du Grand Paris, d'une proposition séduisante : il s'agirait de rivaliser avec les autres principales métropoles et de combler le handicap multiséculaire de Paris en lui offrant, au Havre, une ouverture maritime d'envergure mondiale. En dépit de son caractère à l'évidence ambitieux et fortement mobilisateur, ce projet n'en est pas moins discutable.

Peut-on ainsi décréter la rupture avec la permanence d'une histoire longue davantage continentale que maritime ? Faut-il miser à moyen terme sur un développement continu des échanges marchands maritimes à l'échelle mondiale ?

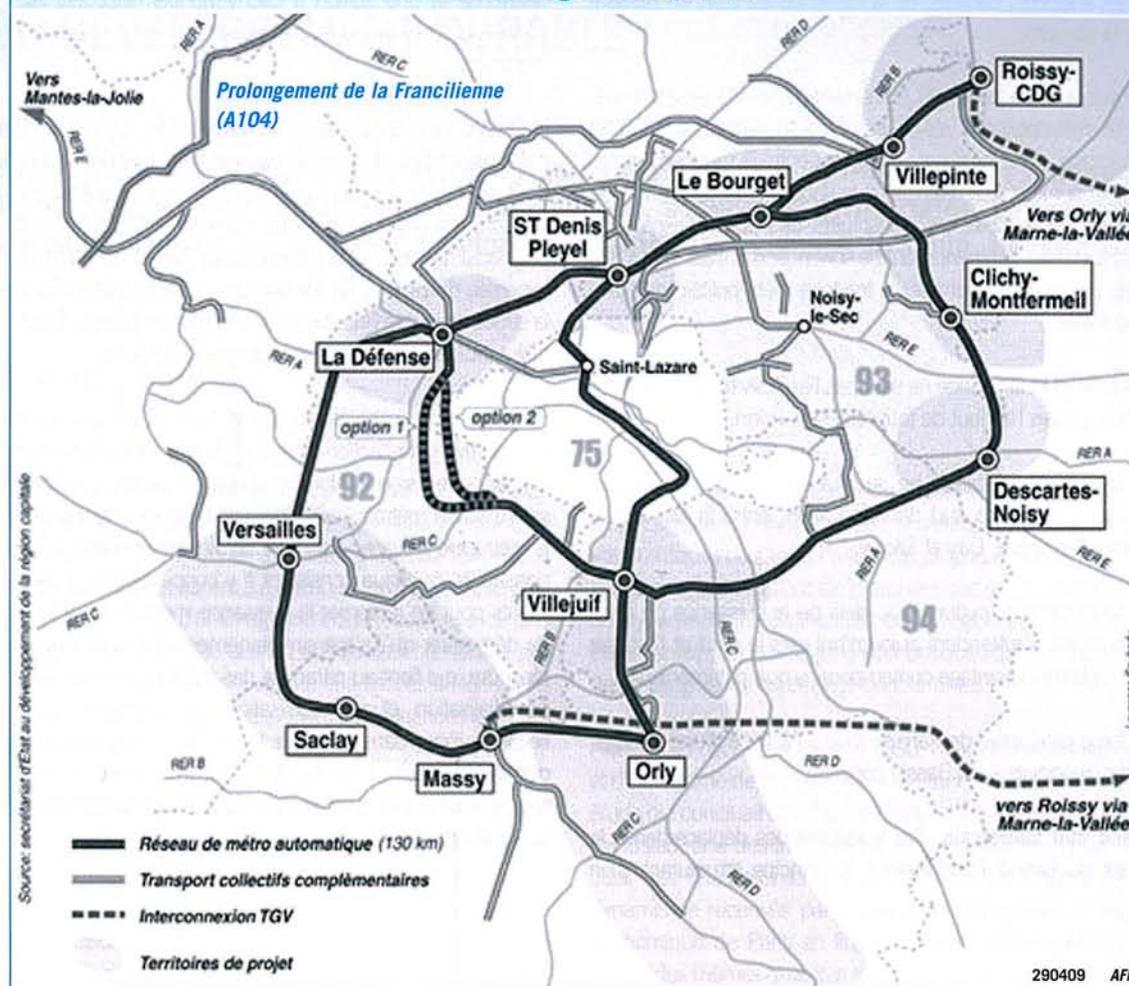
Ou ne faut-il pas considérer davantage une hypothèse européenne pour le Grand Paris ? Celle qui, avec le canal Seine Nord, entérine qu'Anvers et Rotterdam soient le port de Paris mais qui en revanche mise sur la position unique de Paris en Europe, à même de disposer d'un *hub* grande vitesse reliant Londres à Francfort, par exemple autour d'une nouvelle gare TGV Europe fusionnant les gares du Nord et de l'Est¹.

Nouveau cosmopolitisme. Une autre dimension de cette ouverture au monde est totalement occultée : celle du cosmopolitisme métropolitain. À Paris, comme dans les autres métropoles du monde, la métropolisation s'accompagne d'un développement des migrations internationales². Ailleurs

1. C. de Portzamparc, *Op. cit.*

2. On estime que le Grand Paris accueille 40 % du solde net des 100 000 migrations internationales annuelles de la France.

Schéma de principe du nouveau réseau de transport de Paris région capitale



considéré comme une composante essentielle de l'attractivité métropolitaine, cet enjeu est totalement passé sous silence dans le projet du Grand Paris. Sont tout autant occultés le potentiel créatif induit par ce nouveau cosmopolitisme que les nouvelles figures de la pauvreté qu'il engendre.

Atouts spécifiques. Enfin, comme nombre d'observateurs l'ont souligné¹, au niveau mondial, les relations entre métropoles se jouent autant en termes de division des fonctions globales qu'en termes de concurrence. Sur quelles fonctions globales le Grand Paris doit-il alors miser ? Faut-il viser une compétitivité tous azimuts de la métropole parisienne ? Cibler l'excellence la plus en vue, autour de l'économie de la connaissance ? Ou parier sur les atouts spécifiques du Grand Paris, sur sa capacité à combiner dynamisme dans le secteur des affaires et de la finance, comme Londres ou New York, sur la valeur reconnue de sa « matière grise », avec Boston ou San

Francisco, sur la réputation de ses fonctions « symboliques », touristiques et culturelles, avec Londres ou Rome et enfin sur la permanence de sa force productive, comme Tokyo ?

Pôles d'excellence

Face à ces différents partis pris stratégiques, le choix ne paraît pas clairement établi. Néanmoins, pour assurer le développement de ces fonctions métropolitaines à l'échelle mondiale, le projet du Grand Paris met en avant une dizaine de pôles d'excellence². On comprend l'intérêt de cette concentration des investissements, en termes d'image et de visibilité. Une telle stratégie est pourtant insuffisante, voire risquée. En effet, dans un sens, l'existence de pôles de développement ne garantit pas la polarisation alentour. La mondialisation a pour caractéristique de renforcer les relations en réseau entre les pôles au détriment de celles à proximité, avec leur *hinterland*.

1. S. Sassen, « Mondialisation, des métropoles globales aux mégarégions », in *Les Cahiers de l'IAU*, n° 151, juin 2009.

2. Paris, La Défense, Achères, Saclay, Vallée des biotechnologies, Descartes Marne-La-Vallée, Plaine Saint-Denis, Le Bourget et Roissy-Villepinte.

La connexité prime sur la contiguïté. Et dans l'autre sens, l'excellence a impérativement besoin des fonctions métropolitaines supports, banales, de la logistique au BTP, en passant par la sécurité...

Relancer la locomotive. Autrement dit, le défi de la compétitivité métropolitaine réside sans doute autant, si ce n'est davantage, dans les synergies à créer entre la métropole mondiale et la métropole ordinaire que dans le renforcement de la « locomotive », celle que constituent des pôles d'excellence dont les effets d'entraînement ne sont nullement assurés. C'est donc plutôt sur l'ensemble du territoire métropolitain qu'il faudrait miser.

Les affaires et la finance ne sont pas l'exclusivité du pôle de La Défense mais l'attribut de tout l'Ouest parisien.

L'excellence scientifique ne se joue pas sur Saclay mais à l'échelle d'un cône sud de l'innovation, entre la Montagne-Sainte-Genève, Evry et Saclay.

Le tourisme et la culture – au-delà de la puissance de Paris intra-muros – s'étendent aujourd'hui vers le nord et l'est, sur des registres davantage contemporains que patrimoniaux.

La force productive de Paris se joue à l'échelle d'une « mégarégion mondiale » : le Bassin parisien.

Grand huit souterrain. Sur le registre des déplacements, le projet du Grand Paris avance le principe structurant d'un

« grand huit », métro souterrain reliant entre eux ces pôles d'excellence, avec un crochet symbolique dans le nord-est défavorisé et une station à Clichy-Montfermeil. Cela signifie « faire système », mais sur le registre exclusif de la métropole mondiale.

Ne s'agirait-il pas davantage de réassembler ces deux métropoles dissociées, de « réconcilier Hestia et Hermès¹ » ? Il faudrait alors plutôt porter l'effort sur la constitution de « commutateurs métropolitains », à même d'articuler le global et le local. Dans une telle perspective, l'enjeu ne serait pas la traversée du plateau de Saclay par un métro souterrain, mais la structuration de l'interface entre le pôle de Saclay et son territoire, autour d'un commutateur majeur à Massy.

En conclusion, le projet du Grand Paris ouvre une nouvelle perspective pour l'action collective : la mondialisation exige de réviser notre vision territoriale, et cela passe par la reconnaissance du fait métropolitain. Sur cette base, ce projet considère la métropole parisienne comme un atout pour la nation, la responsabilité publique consistant à y concentrer les investissements pour en renforcer la puissance motrice. On a ici tenté de démontrer qu'il s'agit simultanément d'un « problème » à résoudre, qui tient au paradoxe des relations qu'entretiennent mondialisation et métropolisation : la première induit la seconde mais, dans le même temps, la mondialisation disloque la métropole. Face à cette complexité des mécanismes socioéconomiques territoriaux, c'est à « faire métropole » qu'il faut d'abord s'attacher.

1. C. de Portzamparc, *op. cit.*