



Atelier 1

Les phénomènes de métropolisation et les dynamiques économiques

Animateur ▪ Nicolas Gillio, Certu

Témoins

- Lamia KAMAL-CHAOUI, OCDE
- Fabien FERRAZZA, DATAR
- Catherine MERCIER, directrice des Politiques Territoriales
- Thierry BAERT, agence d'urbanisme de Lille-Métropole
- Claude RAYNAL, président de l'agence d'urbanisme de Toulouse
- Nicolas MILLET, CCI de Lyon
- Caroline GERBER, ADEF

Comment le fait métropolitain, reconnu comme l'échelle de référence pour l'offre territoriale, appelle-t-il de nouvelles formes de coopération ?
Quels facteurs de localisation des activités économiques ?
Quelles stratégies d'implantations pour les entreprises ?

Cité internationale de Lyon, les 2 et 3 février 2010
Nicolas GILLIO, Certu

Le processus de métropolisation est un phénomène en constante évolution. L'intérêt de cet atelier est de faire un état des lieux des évolutions, de savoir comment ce phénomène est perçu aujourd'hui sachant que l'on a toujours du mal à donner des limites administratives à la métropolisation. Il sera important de parler de la gouvernance et de la coopération à partir du moment où l'on est dans un processus mouvant. L'atelier va se dérouler en trois séquences : le national, l'europpéen et l'international ; la territorialité ; et une séquence conclusive.

•*Exposé*

Lamia KAMAL-CHAOUI, OCDE

L'OCDE est une organisation intergouvernementale qui comprend 30 pays. Le Chili vient d'adhérer récemment. Une réflexion est actuellement en cours sur un nouveau modèle de développement, elle s'inscrit dans le contexte actuel de la crise internationale, et du rôle des métropoles dans cette réflexion. L'OCDE a récemment lancé le slogan : « vers une économie plus forte, plus juste et plus propre », et le nouveau paradigme des trois « e » : l'efficacité, l'équité et l'environnement. Aujourd'hui, nous ne sommes plus dans la logique d'allier les trois dimensions, mais l'on recherche plutôt les effets de complémentarité. Nous essayons d'intégrer les trois dimensions et de voir dans quelle mesure une dimension peut interagir sur l'autre. Au niveau des métropoles, ces effets de complémentarité de synergie sont manifestes.

Concernant l'objectif d'efficacité économique, dans les pays de l'OCDE, le phénomène d'urbanisation est bien avancé mais il se poursuit sur la période 1995-2005. La concentration de la population au sein d'un nombre limité de régions est importante et cela s'accompagne d'un effet de concentration du PIB. Ainsi, 40 % du PIB de l'ensemble des pays de l'OCDE sont concentrés dans 10 % de leurs régions, généralement urbaines. Certaines métropoles concentrent jusqu'à la moitié du PIB national (Budapest, Copenhague, Séoul).

Concernant l'objectif d'équité, dans les pays industrialisés, la question de la pauvreté devient une question urbaine. Il s'agit d'un paradoxe urbain : même lorsqu'il y a un fort taux de croissance, on peut observer des poches de sous-emploi dans les villes. On observe, notamment en Europe et en Amérique du Nord, des phénomènes, au sein des métropoles, de concentrations de pauvreté dans les quartiers en difficulté et au niveau des personnes, souvent les populations immigrées. Les disparités intra-régionales sont beaucoup plus fortes au sein des métropoles que dans les autres types de région.

Concernant l'objectif environnement, les zones urbaines génèrent plus de CO₂ que les autres types de régions. Il y a une corrélation forte entre la densité urbaine et le niveau des émissions de CO₂ liées au transport et à la consommation d'électricité. S'agissant des villes, le problème ne vient pas du fait qu'elles soient génératrices de CO₂ mais de l'étalement urbain, la forme de la ville, les modes de vie. Dans les pays de l'OCDE, les sols devenus urbains entre 1950 et aujourd'hui ont été multipliés par deux. Dans les pays émergents, ils ont été multipliés par cinq.

L'idée du nouveau paradigme est de passer d'une logique d'arbitrage à une logique de complémentarité et de synergie. Dans les travaux récents que nous avons menés sur la question des villes et des changements climatiques, nous avons utilisé les modèles d'équilibre général utilisés au niveau macro-économique pour tester l'impact d'une politique urbaine par le biais d'une politique de densification ou de péage urbain, pour limiter la demande mondiale d'énergie et avoir un impact sur le niveau mondial des émissions de CO₂. Nous nous sommes rendu compte qu'il y avait une contribution significative. Nous avons calculé les coûts d'abattement : combien de points de PIB il faut sacrifier pour mettre en place une politique de lutte contre le changement climatique au niveau global. Si l'on complète une politique globale par l'introduction d'une taxe carbone, si l'on rajoute à une

politique globale une politique urbaine au niveau international, on peut diminuer par deux ces coûts d'abattement. Au niveau local, à long terme, ces coûts d'abattement se réduisent et l'on voit même une corrélation positive entre ces objectifs environnementaux et ces objectifs de croissance. Il y a un effet de synergie et de complémentarité entre une politique économique de croissance et une politique environnementale de lutte contre le changement climatique. Ceci est dû à l'attractivité des territoires : plus un pays se développe, plus ses régions métropolitaines se spécialisent sur des créneaux à plus forte valeur ajoutée, plus la question de la pollution rentre en jeu dans les indices d'attractivité du territoire, la question des dépenses publiques liées aux problèmes de la santé diminue.

Quelles sont les implications en termes de politique publique ? Il s'agit de la recherche de ces effets de complémentarité entre les différentes dimensions. La question de la coordination entre les institutions devient primordiale. La gouvernance métropolitaine permet aujourd'hui de répondre à tous les objectifs que l'on s'est fixé par le passé, et la question de la coordination des actions devient essentielle. Ainsi, la planification stratégique redevient importante.

Fabien FERRAZZA, DATAR

La métropolisation n'est pas pour nous un objet que l'on serait capable techniquement et technocratiquement de circonscrire d'un coup de baguette magique. C'est un processus complexe aux multiples facettes par lequel la circulation facilitée des personnes, des marchandises, des biens et des informations, s'accompagne d'une concentration d'échanges dans un nombre limité de pôles urbains connectés à des espaces sur lesquels ils ont une influence, tout en étant capable de s'insérer dans des réseaux internationaux grâce aux fonctions économiques, scientifiques, culturelles, et aux infrastructures. La métropolisation marque pour nous une véritable mutation territoriale structurelle qui bouscule la perception traditionnelle que l'on peut avoir des territoires, souvent vécus comme des lieux de concentration, des stocks qui fonctionneraient de manière autonome et dont l'addition des performances ferait la richesse d'un pays. On essaie de manière rationnelle de vouloir adapter ou mesurer les conséquences de ce processus et créer un objet qui permettrait de le régler, qui n'appellerait qu'un seul type de gouvernance, au détriment d'une intégration concrète des causes qui font cette métropolisation, et qui appellerait à différentes échelles des formes de gouvernance.

Souvent, la métropolisation est collée à un objet, la métropole. Or, la DATAR imagine que la métropolisation toucherait tous les territoires. Il y aurait ainsi une notion de complémentarité entre les grandes villes et leur environnement.

D'après une étude sur les trajets domicile-travail constatés en France en 2006, il est à noter que nos territoires ne fonctionnent pas de manière autonome. Ce sont des espaces interdépendants traversés par des flux de mobilité, des centralités économiques.

Un de nos objectifs est de mettre en exergue ce processus de métropolisation pour offrir une nouvelle vision des réalités territoriales émergentes afin de ne pas faire de l'agglomération la seule échelle à privilégier, mais d'apprécier la formation de systèmes urbains pouvant être des diffuseurs de cohésion. D'ici le mois d'octobre, nous disposerons de ces systèmes urbains et d'une appréciation visant à déterminer le degré de métropolisation de ces systèmes. En mars 2011, notre objectif est de pouvoir faire émerger ces systèmes avec une analyse approfondie de leur fonctionnement.

Nous souhaitons investir cette piste car il s'agit d'une échelle qui correspond à la réalité et n'impose pas nécessairement de renforcer à outrance la concentration spatiale des moyens au profit des seules grandes villes mais de s'interroger sur l'articulation entre le potentiel généré par ces grandes villes et les territoires avec lesquels elles sont connectées pour essayer de relayer l'économie productive et l'économie résidentielle. Notre idée est de parvenir à une meilleure organisation interne des éléments constitutifs de ces systèmes, de faire qu'ils demeurent des systèmes moteurs d'un développement national (Paris) ou qu'ils se développent comme des moteurs régionaux ou interrégionaux. De plus, en France, hormis Paris, aucun autre pôle urbain ne peut se prévaloir d'avoir une performance aussi

importante sur toutes ses fonctions lui permettant de s'insérer dans les réseaux internationaux et d'avoir cette fonction de redistribution nationale de la richesse qu'il produit.

Par ailleurs, les systèmes urbains constituent les portes d'entrée de la métropolisation. Ces systèmes relèvent d'un intérêt national. A l'échelle mondiale, cela permettrait d'avoir un État avec ses territoires capables de répondre aux enjeux tels que l'adaptation des territoires au changement climatique, la mondialisation. Quatre priorités existent à l'échelle de ces systèmes. Il faudrait imaginer une forme de coopération territoriale, quelle serait la mission de ces systèmes pour être moteur de développement au niveau de la combinaison des fonctions recherche/partenariat technologique. La deuxième mission serait cette exigence d'accessibilité de connectivité afin de donner la capacité aux territoires de s'intégrer dans les réseaux européens et internationaux. La troisième mission est la question du rayonnement international et la quatrième serait la notion d'organisation et d'aménagement durable des territoires.

•*Questions de la salle*

François WELLHOFF, CGEDD

Ces deux présentations m'ont énormément choqué. La première tourne autour de l'idée que l'on cherche des complémentarités et non pas des compromis. Il est trop tôt pour en arriver là. S'agissant de la ville durable, nous en sommes encore au stade de chercher des compromis. Quant à la deuxième, je n'ai rien compris.

Lamia KAMAL-CHAOUI

Effectivement, nous sommes toujours dans l'esprit de la complémentarité. Nos travaux montrent que c'est quelque chose qui n'a pas été suffisamment reconnue. La recherche de la complémentarité permet de limiter des problèmes que l'on peut rencontrer dans un processus de négociation. Si l'on prend l'exemple de la Chine, elle est dans un objectif d'efficacité et ne peut pas faire attention à la question environnementale. Or, par le biais de l'approche de complémentarité, elle peut atteindre son objectif sur le long terme. De plus, notre approche ne préconise pas la fin des réglementations puisque les travaux menés au niveau national montrent des messages-clé : il faut un prix sur le carbone et supprimer les subventions aux industries fossiles. Certes, pour certains, cela représente un coût à court terme, mais il peut disparaître à long terme pour faire place à un bénéfice.

Gérard RONGEOT, 1er vice-président de l'Association de préfiguration du pôle métropolitain Metz-Nancy

Si l'on prend l'exemple du sillon lorrain : Metz, Nancy, Thionville, Epinal, et la connexion avec le Luxembourg, historiquement, nous sommes passés d'un concept de ville-centre à un concept de communauté urbaine, puis de bassin de vie. Nous avons vu derrière la nécessité d'inventer un SCOT de 467 communes, puis de passer à l'échelle métropolitaine en la connectant directement à nos rapports avec le Luxembourg. Au travers de ce champ territorial et de compétences, nous pouvons voir ce que peut être au niveau de ces politiques publiques trans-territoriales une vision durable de l'avenir de ces territoires. Aujourd'hui, nous sommes dans la mouvance du rayonnement d'un système urbain organisé et s'organisant, y compris dans ses problématiques et ses gouvernances. Des systèmes urbains se mettent en place et le territoire national est ponctué d'un certain nombre de plaques urbaines ayant capacité à drainer autour d'elles.

Patrice SANGLIER, Président du Conseil du Développement Durable du Grand Nancy

Il y a en Lorraine deux écoles. Une école qui a fait aboutir une métropole de réseau, et une autre qui pense que la métropole lorraine est la région lorraine. Cette seconde école pense que la métropole qui veut se construire en Lorraine va assécher les territoires interstitiels, les territoires périphériques et les campagnes. Il serait bon de préciser la nature de la pensée pour sortir de ce débat : quelle est la vision de la DATAR et de l'État sur la structuration et le renforcement de l'armature urbaine au service de l'ensemble du territoire.

•*Synthèse des présentations et des échanges*

Catherine MERCIER, directrice des Politiques Territoriales

Il semble que les questions que se posent l'OCDE et la DATAR soient les mêmes :

- Comment saisir et caractériser ce phénomène ? Les deux présentations ont mis en avant un constat d'accélération de ce phénomène et le fait que ce soit une réalité extrêmement complexe, difficile à saisir, en pleine évolution,
- Quel est l'impact de ce phénomène sur les territoires ? Il faut noter que le fond de nos politiques est une crise économique comme nous n'en avons pas vécu depuis plusieurs dizaines d'années,
- Quelle politique, quelle gouvernance faut-il mettre en place pour piloter de façon vertueuse cette métropolisation ?

Du côté de l'OCDE, avec la résonance internationale, l'enjeu est de faire évoluer le modèle, de passer d'un modèle développement durable classique avec des briques à un ensemble. Les métropoles sont le lieu de tous les paradoxes : la concentration d'un PIB formidable et en même temps le lieu de toutes les pauvretés.

Du côté de la DATAR, on parle de mutations territoriales. L'idée est de passer de la métropole au système urbain. On constate au niveau français un très fort enjeu de déperdition et de redistribution.

Dans les deux cas, les deux organismes disent qu'il faut une vision systémique, il faut investir dans la connaissance. Le même enjeu se dessine à la fin des deux propos : il faut à la fois préserver la compétitivité de ces métropoles qui sont de véritables lieux d'aimantation du développement, de la recherche et de l'innovation. Il faut en même temps préserver la cohésion avec les espaces périphériques, mais comment influencer sur la question de la redistribution et de l'équité. Se posent alors la question de l'articulation des politiques mises en œuvre sur les métropoles ou systèmes métropolitains et la question du rôle de l'État.

•Exposé

Thierry BAERT, agence d'urbanisme de Lille-Métropole

Mon premier propos est d'essayer de faire mentir M.Grumbach qui dans sa proposition pour le Grand Paris a mis un grand vide entre Paris, Londres et Rotterdam. Il existe des éléments urbains dans ce triangle, quelque chose qui appartient largement à une forme d'urbanisation de l'Europe du Nord-Ouest, qui démarre au nord d'Amiens et monte jusqu'à Amsterdam. Ce système urbain a acquis une nouvelle perception de sa situation géographique, notamment du fait du développement d'une nouvelle économie des transports.

Le contexte de Lille et de sa métropole est un contexte transfrontalier. La zone transfrontalière comprend environ 1,9 million d'habitants. L'agglomération est très proche de la plus grande agglomération du bassin industriel français, l'ex-bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. Ce système urbain est le produit de modes de vie et d'évolution. Nous ne sommes pas simplement dans un système centre-périphérie. Lille métropole, avec ses 3,1 millions d'habitants, se trouve à la 18^{ème} place des métropoles européennes au niveau de sa taille, et en 21^{ème} place en termes de PIB. L'agglomération est donc beaucoup plus pauvre que la moyenne des agglomérations européenne. Quelques éléments économiques sont maintenus en dépit de la crise, comme l'agroalimentaire. Une partie de l'industrie textile s'est reconvertie dans les textiles de haute technicité et dans la vente par correspondance. Il est à noter une reconversion importante sur le secteur des transports terrestres. La reconversion s'est faite aussi d'une région purement industrielle à une région d'enseignement, une reconversion classique vers le tertiaire et le pari de reconvertir l'agglomération post-industrielle en une capitale culturelle européenne.

Quelle coopération mise en place dans le territoire ? Nous avons une grande complexité politico-administrative puisque trois régions sont concernées : les deux régions belges et la région Nord-Pas-de-Calais, laquelle compte deux départements. La coopération métropolitaine est une initiative purement locale qui a mis beaucoup de temps à être rejointe par l'État puisqu'après des années de coopération informelle, nous avons fini par créer le

Groupement Européen de Coopération Territoriale avec les partenaires belges en janvier 2008. Ce GECT compte 14 membres. Six objectifs ont été définis pour cette coopération métropolitaine et deux chantiers prioritaires ont été rajoutés depuis, dont la coordination des politiques de développement économique. Une charte de bonnes pratiques entre partenaires est en cours d'approbation chez chacun des partenaires, un travail est en cours sur le soutien à la recherche et l'innovation, de même qu'un développement de la filière design. La promotion internationale va se faire sur des outils partenariaux avec les Chambres de commerce.

Claude RAYNAL, président de l'agence d'urbanisme de Toulouse

A défaut d'être une métropole, on peut retenir que nous sommes un système qui fonctionne selon des principes métropolitains. Toulouse est l'une des villes les plus importantes en termes d'hectares en France. La ville a longtemps été un territoire autocentré. Pendant longtemps, elle a tout fait sur son territoire. A partir des années 75, elle a fait l'inverse, et se sont développées toutes les communes autour dont la deuxième était une commune de 3 000 habitants. Aujourd'hui, elle en compte 30 000. Cet espace libre s'est donc développé parce que Toulouse a connu à un moment donné une forte expansion à partir d'actions de l'État. Le domaine spatial, la météo, tout un ensemble d'opérations sont venues s'installer à Toulouse. Cet enrichissement a provoqué un large étalement sur l'agglomération toulousaine. La première intercommunalité autour de Toulouse date de 1992. Au moment où le législateur prévoyait les communautés de villes, la ville de Toulouse a créé un district. La communauté d'agglomération a vu le jour en 2001, suivie d'une communauté urbaine en 2009.

L'espace métropolitain est totalement centré sur la ville-centre, avec un système de villes périphériques qui vivent en gravitation autour de la ville-centre. L'aire métropolitaine représente 1,3 million d'habitants, et l'aire urbaine représente environ un million d'habitants. La question est de savoir comment, à partir de la richesse de Toulouse et de la façon dont se développe la dynamique toulousaine, tout ce territoire peut être irrigué et en harmonie. Il a fallu rechercher rapidement les moyens et outils pour faire vivre ensemble toutes ces communes. Pour ce faire, nous nous sommes appuyés sur des lois qui venaient de paraître, notamment la loi de 1999, la loi SRU et la création des SCOT. Nous sommes partis du projet de SCOT et d'un PADD pour travailler à l'échelle de 350 communes, dans un premier temps, puis 420. Le PADD nous a permis de développer tous les objectifs du territoire. Afin de ne pas poursuivre un développement anarchique du territoire, nous avons créé à partir de 2005 un Groupement d'Intérêt Public inter SCOT qui réunit quatre territoires de SCOT qui ont un PADD unique en commun. L'idée était de s'appuyer sur les villes de la métropole pour le développement, et avoir un certain nombre de polarités au sein de l'aire urbaine toulousaine, c'est-à-dire de développer autour des gares, autour de zones économiques, des polarités qui avaient vocation à se développer. Ainsi, un accord a vu le jour pour que huit polarités se développent, l'ensemble des autres communes acceptant d'être contraintes en termes d'urbanisation, sous réserve qu'un projet de communauté de communes leur permette d'avoir les solidarités nécessaires.

Les SCOT sont votés cette année, après une réflexion démarrée en 2002, le Groupement se poursuivant avec des outils de mise en œuvre des solidarités. Une des fragilités de ce système est la mise en œuvre des SCOT. Ceux-ci définissent des objectifs, mais il faut ensuite pouvoir s'appuyer sur des outils d'action. La spécificité toulousaine veut que notre territoire soit divisé entre la communauté urbaine du Grand Toulouse et un certain nombre de Comités d'agglomération qui ont leur propre politique.

Ces aspects de gouvernance nous paraissent aujourd'hui fonctionner, ils réunissent l'ensemble des acteurs, ils produisent, amènent à des compromis et des solutions concrètes. Notre système de gouvernance nous permet de répondre à une partie des enjeux métropolitains.

Toulouse a-t-elle mis tous les atouts de son côté pour être visible au plan international ? De ce point de vue, la réponse est nuancée. Nous n'avons pas de marque territoriale, sinon

Toulouse. Pour des raisons politiques anciennes, il y a eu très peu d'actions de marketing territorial puisque nous n'étions pas unis pour le présenter. En même temps, depuis les quinze dernières années, Toulouse est l'agglomération qui se développe le plus en pourcentage. Toutefois, nous devons regarder dans nos agglomérations si nous avons développé au maximum tout ce que peuvent être les points forts d'une agglomération. Par ailleurs, les territoires communiquent-ils mieux par l'image qu'ils donnent ou par ce qu'ils font ? De ce point de vue, il faut constater la force des réseaux. Les premiers à pousser leur ville sont les habitants, et Toulouse bénéficie de cela. En général, les Toulousains donnent une image positive de leur ville lorsqu'ils sont ailleurs. Il s'agit pour nous d'un sujet fort : continuer à travailler pour faire en sorte que nos habitants parlent en bien et s'approprient leur territoire.

Le deuxième type de réseau est celui des chercheurs, des entreprises. Le fait d'être un territoire isolé nous a obligés à travailler tous ensemble pour développer ensemble. De ce point de vue, les projets que nous portons ensemble sont une très belle façon de développer l'économie de notre territoire. Un autre point important à souligner est le fait que Toulouse est passée, en quarante ans, d'une ville assez refermée, tournée sur elle-même, à une ville disposant d'un brassage international colossal. Le développement de l'aéronautique espace a amené énormément d'étrangers à Toulouse. Ces étrangers ont amené de l'innovation, du projet, une autre façon de voir les choses et de la créativité. Finalement, ce que nous devons faire demain le plus dans nos métropoles est de savoir comment détecter et faire venir à Toulouse les talents que l'on repère au niveau mondial.

Nicolas MILLET, CCI de Lyon

Mon propos a pour but de constater que dans les différentes expériences présentées par les uns et les autres, sur la question de la gouvernance métropolitaine, il semble qu'à l'échelle d'une agglomération, il y a un intérêt de la dynamique de gouvernance métropolitaine par le marketing territorial, davantage que sur la planification urbaine avec les SCOT. Lorsque nous avons introduit la notion de Citytechs, nous avons aperçu une plus grande facilitation à l'interaction, aux échanges entre les grandes entreprises et les PME, entre les acteurs publics et les acteurs privés, entre les donneurs d'ordre et les sous-traitants.

S'agissant des Citytechs, le Certu aurait parlé des industries des systèmes urbains. Il s'agit de partir des compétences d'un territoire pour les transformer en actif. Or, nous avons de nombreux cas à Lyon où nous avons des ressources sous la main et nous ne les avons pas transformées en actif. C'est la raison pour laquelle la gouvernance métropolitaine est un enjeu important pour permettre cette transformation des ressources en actif. Sur les Citytechs, nous nous sommes rendu compte au contact permanent des entreprises qu'il y avait à Lyon une véritable densité d'entreprises et d'institutions qui contribuaient à la fabrication de la ville. Jusqu'à présent, ces entreprises n'avaient pas été pensées comme étant en capacité de valoriser le territoire et nous avons proposé une mise en réseau pour mettre en synergie ces entreprises.

En discutant avec ces entreprises, nous avons eu la surprise d'observer qu'elles recevaient des prospects de plus de 50 pays, à une cadence de 15 000 prospects par an. Ce sont des décideurs, des entreprises, des élus de différents pays qui jusqu'à maintenant ne visitaient qu'un ou deux sites sur la totalité de l'agglomération. Les sites, que nous avons appelés « démonstrateurs » étaient de l'ordre d'une douzaine, ils recevaient de manière assez organisée ces prospects mais ne connaissaient pas l'existence d'autres sites qui jouaient comme eux sur la valorisation des compétences et des innovations en matière de fabrication de la ville. Nous avons réuni un groupe de travail qui a rassemblé l'ensemble de ces compétences des sept grands métiers, avec un certain nombre de démonstrateurs et nous avons décidé d'asseoir une lisibilité de l'agglomération sur le thème des City-thèques avec un package qui permettait « à la carte » d'accueillir ces 15 000 prospects et de leur proposer systématiquement l'ensemble des sites du territoire. Nous en sommes rapidement venus à décider la mise en place d'un site Internet. Un autre projet en cours est de faire le « Citytechs Tour », de permettre une harmonisation de l'accueil de ces délégations dans l'ensemble du territoire, et de réaliser une plaquette en anglais et en chinois.

L'idée est de rapprocher durablement les dirigeants des entreprises qui offrent sur le même marché des produits ou des services liés à la fabrication et la rénovation de la ville afin de donner régulièrement naissance à des projets de collaboration. Ces dirigeants (acteurs publics ou privés) décident ensemble des projets communs qu'ils jugent opportuns en vue de conforter leur analyse et leur position sur le marché.

• *Questions de la salle*

François DUGENY, directeur de l'IAU Ile-de-France

Nous avons peu parlé du problème du Grand Paris. Il doit tout de même interpeller puisqu'il est redevenu aujourd'hui la locomotive du développement économique français. S'agissant de celui de Christian Blanc, il vise à créer en grande périphérie de l'agglomération parisienne sept ou huit clusters qui vont être desservis par un métro automatique, projet de 35 milliards d'euros, alors que l'on sait que les échanges d'entreprise à entreprise concernent 2 % des déplacements en Ile-de-France. Il compte créer 800 000 emplois. Dans les trente ans qui viennent, il y aura 1,2 millions d'habitants supplémentaires en Ile-de-France, dont 65 % auront plus de 60 ans, avec par conséquent une stagnation de la population active. Je pense que toutes nos métropoles en France seront dans la même situation. De fait, où allons-nous trouver les 800 000 emplois ? Certainement pas en province. De plus, nous sommes en grande périphérie, le dispositif sera donc un formidable générateur d'étalement urbain et par là même producteur de CO₂.

Philippe DRON, directeur de CAUE, Nord-Pas-de-Calais

Il faudrait que l'économie ne soit pas le seul moteur de l'aménagement. Dans ce phénomène de métropolisation, nous avons une dualité espaces conquis et espaces à conquérir, et dans ces derniers, nous sommes assez souvent dans une dualité qui est celle des espaces non bâtis : sont-ils des espaces non bâtis en devenir, des réserves foncières, des champs urbains ?

S'agissant des terres agricoles, les habitants ont besoin de se nourrir. Peut-être faut-il avoir l'habitude des circuits courts en matière agricole et de voir si un certain nombre de champs autour des grandes villes ne doivent pas muter vers d'autres activités que la culture du maïs. Par ailleurs, la culture constitue aujourd'hui un moteur économique (projet Louvre-Lens en cours, dossier Bassin Minier déposé à l'UNESCO) pour le développement de la métropole. Celle-ci doit regarder vers la Flandre mais aussi vers le Bassin Minier qui est un espace qui a du sens.

Thierry BAERT

Concernant les espaces agricoles, il faut rappeler qu'avant l'utilisation massive des engrais de synthèse et des pesticides, nous étions sur les terres agricoles les plus riches et les plus productives d'Europe. Nous pensons maintenant que Lille n'est pas née du textile mais de l'interface entre les villes textiles de Flandres et les terres agricoles d'Artois qui permettaient de nourrir la population. Par ailleurs, toute la stratégie de Lille métropole depuis vingt ans est la reconquête urbaine et le frein mis à la périurbanisation, elle a produit ses effets par la renaissance de villes complètement abandonnées. Cette dynamique de maintien de l'activité agricole et de tentative de freiner l'urbanisation anarchique de ces terrains est quelque chose de fondamental pour nous.

Un des derniers projets proposés dans le cadre de la coopération métropolitaine est d'investir massivement et collectivement dans l'agriculture biologique pour approvisionner les cantines scolaires et les collectivités elles-mêmes.

Concernant la culture, il est évident que celle-ci est une préoccupation fondamentale à la fois pour le développement économique mais aussi afin de redonner un sens au territoire urbain du Bassin Minier. Par ailleurs, il ne faut pas opposer le bassin minier à la métropole lilloise. Le bassin minier n'existe plus, Douai est une ville flamande textile du Moyen-Âge comme Lille et Roubaix est une ville de déshérence industrielle comme Bruay-la-Buissière, et dans

les deux cas avec des maires très dynamiques qui sont en train de faire des choses fantastiques sur leur territoire.

Fabien FERRAZZA

S'agissant de la question sur le Grand Paris, je n'ai pas à commenter des décisions prises et arbitrées par le gouvernement. L'échelle de réflexion de la DATAR est systémique à l'échelle du bassin parisien.

•Synthèse des présentations et des échanges

Catherine MERCIER

A travers ces trois exemples, Lille, Toulouse et Lyon, nous avons des métropoles qui aboutissent à des démarches qui in fine sont assez proches. Lille a été très marquée par sa géographie, les crises successives, amenant à produire un système urbain très lié. Toulouse est au contraire un système délié, des principes métropolitains mais pas véritablement un système métropolitain. Toulouse a été très marquée par son histoire avec un apport de richesses par l'aéronautique. Cet apport a entraîné un étalement urbain très important. L'enjeu a été de savoir comment faire vivre ensemble tous les composants du système. Tous les outils ont été saisis : l'urbanisme opérationnel, les SCOT, les inter-SCOT, mais vous avez progressivement recentré en structurant des polarités, vous êtes revenus à un enjeu de gouvernance et de coopération territoriale. Vous vous êtes posé la question sur laquelle Lyon a répondu : la marque territoriale, puis de créer un outil de marketing territorial avec l'idée que les entreprises fabriquent la ville et ne font pas que la consommer. Les prescripteurs et les leaders sont utilisés comme des vecteurs d'image de la ville, après avoir compris, comme à Toulouse, que les habitants sont les premiers prescripteurs. A partir de la géographie, de l'histoire et de l'ensemble des démarches conduites, par des voies très distinctes, on arrive à des problématiques très proches de savoir comment l'on construit une marque territoriale à partir d'une métropole.

•Exposé

Caroline GERBER, ADEF

Au niveau de l'économie foncière, et de l'effort que consacrent les ménages à leur logement depuis 1850 pour Paris, nous avons une grande période de bien-être social, d'adhésion au collectif, de partage de la richesse croissante. Nous venons de vivre quelque chose de brutal, depuis 2008, qui se traduit par un effort considérable que les ménages consentent aujourd'hui à leur logement et qui n'avait jamais été atteint avant 1935. L'extrême importance de l'immobilier dans notre économie s'est répartie sur l'ensemble du territoire national. Les populations n'ont plus confiance dans le système de protection, elles savent que leur retraite n'est pas assurée et l'investissement dans la pierre est redevenu un moyen de se prémunir de l'avenir.

Le résultat direct de cette diffusion de l'argent dans l'immobilier sur le territoire est de faire du marketing territorial sur l'économie de la construction et de l'aménagement du cadre de vie. On parle d'architecture, d'urbanisme, de transport.

Il est à noter que, finalement, l'argent est allé surtout en dehors des villes, et ce n'est pas un hasard si l'on parle maintenant de métropole régionale. La France est urbaine. Ceux qui ont pris la décision de signer les permis de construire sont des maires de communes de moins de 2 000 habitants. Aujourd'hui, la demande est de structurer l'ingénierie locale sur le foncier pour accompagner le phénomène d'urbanisation de villes qui prennent des dimensions jamais connues jusqu'à maintenant, à tel point que cela menace les terres agricoles.

Dans la dernière période, plus de la moitié des logements produits le sont par des individus. On a donc un morcellement de la décision politique, un morcellement de l'acte individuel de construire, sans compter les projets immobiliers de PME qui sont sans doute importants. La question est de savoir comment organiser cela. Finalement, le phénomène métropolitain est

moins un phénomène d'échelle qu'un phénomène de capacité des territoires à se structurer en réseau et à produire leur urbanité en cohérence avec les réseaux dans lesquels elles s'inscrivent.

D'une certaine façon, on peut se demander quelle est la légitimité de l'intervention publique sur l'aménagement de l'espace, à l'heure où l'État se désengage, où l'Europe fait tout pour intervenir sur des questions d'aménagement malgré les États membres, à l'heure où les collectivités prennent du pouvoir, les élus locaux considèrent qu'ils sont capables d'aller directement à la Commission européenne sans passer par l'État. La question est de savoir comment cela va se traduire sur le plan foncier face aux interconnexions des différentes échelles.

Finalement, de quel modèle de ville parle-t-on ? Quelle est la définition de la métropole ? Le débat politique est peut-être à ce niveau, pour ensuite décliner les outils fonciers ad hoc. Il faut aussi réfléchir à la façon d'associer ceux qui occupent le territoire à la décision publique. Peut-être que l'une des clés de cette évolution de la décision publique, au-delà de la collaboration entre les décideurs locaux, est de savoir comment on consulte, non seulement les habitants, mais aussi ceux qui utilisent le territoire. En effet, les choix de développement d'une collectivité peuvent s'appuyer sur l'avis que peuvent en donner ceux qui utiliseront ces équipements rendus possibles par l'investissement public.