

PARIS, une métropole dans le monde

ÉTAT DES LIEUX
ET MISE EN PERSPECTIVE DES SAVOIRS

Frédéric Gilli



Préparation éditoriale DICT par Sophie BUHNIK, chargée d'études, sous la direction d'Eliane DUTARTE, conseillère du délégué.

Avec la collaboration de Muriel THOIN, chargée de mission, équipe Cabinet /communication

Photo de couverture © EPAD - Laurent Blossier



Paris, une métropole dans le monde

**État des lieux
et mise en perspective des savoirs**

**Frédéric GILLI
2007**

Sommaire

<i>Préface</i>	5
<i>Problématique générale</i>	6
Les nouvelles relations entre territoires et villes mondiales.....	6
À la recherche du bon contour métropolitain?	8
La métropole parisienne: un rayonnement mondial bousculé par l'émergence de nouveaux territoires.....	9
Axes de travail.....	11
Présentation des conclusions	13
Première partie :	
<i>Paris: une métropole de premier rang mondial, fragilisée</i>	15
1. Les différents classements	16
Les classements thématiques	16
Les avantages comparés des différentes métropoles	18
2. Retour critique sur les classements et leur logique	20
Sur quelles bases territoriales et statistiques comparer?.....	20
Mondialisation et métropoles, sur quelle analyse fonder le choix des critères?.....	20
Conclusion	21
Deuxième partie :	
<i>Stratégies repensées dans de nouveaux contextes</i>	23
1. Éclairage sur les villes et leurs contextes	24
Les métropoles face aux changements économiques et spatiaux	24
Attractivité ou croissance endogène?	24
Des coûts spécifiques des métropoles dans une compétition élargie à tous les territoires ...	25
Nouvelles échelles et transformation des organisations territoriales	26
Des bassins à l'affirmation des espaces de coopération métropolitains	26
2. Les grandes métropoles européennes et mondiales	27
Les grandes métropoles européennes	27
Les villes qui progressent très vite	28
3. Stratégies et projets mobilisant les métropoles	28
La réorganisation métropolitaine.....	28
L'audace architecturale et urbaine	29
L'image de marque	29
Conclusion	30

Troisième partie:

Maîtriser les temporalités et définir des dynamiques métropolitaines	31
1. Affronter la question de la gouvernance métropolitaine	32
Organisation du pouvoir : comment adapter la gouvernance?	32
Ancrer une vision stratégique.....	32
Résoudre la question du leadership local	33
2. Financement des projets : revaloriser les approches urbaines systémiques	34
3. Les filières économiques de demain et leur ancrage territorial	35
Territorialisation des filières et ancrage des réseaux d'échanges.....	35
Les réseaux de coopération, face cachée de la concurrence métropolitaine.....	36
Réorganisation des politiques de développement : sélectionner des politiques pour des filières cibles.....	36
Conclusion	37
Bibliographie	38

L'étude présentée ici est consultable dans son intégralité sur le site internet de la DIACT, au lien suivant : www.diact.gouv.fr (rubrique kiosque-publications)

Préface

Une étude sur le rayonnement européen des métropoles françaises, commandée en 2003 par la DATAR et fondée sur quinze indicateurs, a montré le poids démographique relativement faible des grandes villes françaises comparativement à leurs homologues européennes, principalement allemandes et britanniques. Elle a surtout révélé un certain retard quant à la présence des grandes fonctions économiques supérieures qui alimentent le dynamisme local et la croissance nationale. Seule exception, Paris – dont la place en tête du classement n'a pas surpris au regard de ses caractéristiques (premier PIB européen notamment) – est apparue hors norme, la première métropole française suivante n'apparaissant qu'en 17^e position et les deux suivantes respectivement en 23^e et 28^e positions.

La région capitale est donc restée en dehors de la politique de soutien au rayonnement européen des métropoles décidée par le CIADT du 18 décembre 2003, notamment de l'appel à projets de coopération métropolitaine qui a suivi, tant cette très grande métropole a paru relever d'une problématique différente: première en Europe (en concurrence directe avec Londres), la métropole parisienne est surtout l'une des quatre plus grandes métropoles au monde.

Nous nous sommes alors demandé si la région capitale pouvait, dans une période de profonde mutation économique à l'échelle de la planète, rester à l'écart du mouvement observé dans les autres grandes capitales occidentales, de plus en plus organisées en réseaux de région urbaine. En écho au débat public naissant sur ce qui n'était pas encore dénommé le « Grand Paris », nous nous sommes également demandé si une telle évolution – à laquelle il faut sans doute rattacher l'extension de la région urbaine de Paris au-delà des limites administratives de l'Ile-de-France et la constitution progressive d'une sorte de « région économique » de Paris à une plus grande échelle encore – n'impliquait pas une conception nouvelle de la centralité métropolitaine, dans ses fonctions et dans sa géographie. L'essai de Paul Chemetov et de Frédéric Gilli « Une région de projets : l'avenir de Paris » publié en 2006 par la DIACT a apporté des éléments de réponse à cette question.

Parallèlement, il nous importait de comprendre les caractéristiques de cette organisation en grands réseaux métropolitains et en quoi cette évolution – conjuguée avec l'apparition de nouvelles grandes métropoles dans les pays émergents – peut affecter les conditions et les termes mêmes de la concurrence. Mieux cerner les enjeux de la compétition internationale devrait en effet aider à saisir les logiques économiques, sociales et urbaines à l'œuvre dans la recomposition en cours et à élaborer des réponses à la hauteur de ces enjeux, afin de permettre à la région capitale de soutenir, au XXI^e siècle, la compétition avec les très grandes régions urbaines en réseaux qui apparaissent en différents points du monde.

Dans un premier temps, il a paru utile de faire le point des nombreux travaux disponibles sur ces questions et de les mettre en perspective par les enseignements qui peuvent en être tirés, par les questions qu'ils soulèvent et l'identification des questions à approfondir ou à explorer. Tel est l'objet du présent rapport, qui vise à donner des éléments de connaissance et de réflexion, souvent peu accessibles mais utiles pour l'action. Ces éléments devront, dans un second temps, être mis en débat pour approfondir la connaissance des différentes grandes régions urbaines de premier plan ou émergentes au niveau international.

Pierre Dartout

Délégué interministériel à l'aménagement et à la compétitivité des territoires

Problématique générale

Il est un temps pas si lointain où l'aménagement du territoire était essentiellement une question nationale. Dans une économie et une société peu ouverte sur le monde et ses voisins, la seule question à régler était celle de l'équilibre entre les territoires. Dans une France terminant son exode rural, la région capitale s'impose plus que jamais au sommet de la hiérarchie dans le système territorial du pays. Assez naturellement, la question de l'équilibre entre Paris et le « désert français » se pose aux acteurs publics. Sans empêcher l'État de se montrer très actif dans la région parisienne (villes nouvelles, aéroports, gares TGV, etc.), elle va demeurer centrale jusqu'aux années 1990.

Si la question de la place de Paris dans le monde, aujourd'hui abondamment traitée, est prégnante dans le débat au niveau universitaire, médiatique ou économique, et si elle est présente à l'esprit de nombreux responsables franciliens et nationaux¹, c'est que le contexte a changé. Intégration européenne, ouverture des frontières, internationalisation des économies et des sociétés, les territoires ne peuvent plus se penser uniquement dans la clôture de l'espace national. Or, en système ouvert, il n'est plus possible d'occulter les effets d'un équilibre territorial sur la compétitivité nationale. Le cas français est d'autant plus spécifique que le pays dispose, en son cœur, d'un des territoires les plus intégrés à l'économie mondiale et que des liens historiques, aux effets aussi structurels que les racines en sont profondes, en ont fait un territoire incontournable dans l'espace national. Les enjeux du rayonnement interna-

1. Responsables politiques et économiques ou aménageurs. À titre d'exemple, le « rayonnement mondial » est l'un des trois défis que la région Ile-de-France doit relever selon le projet de SDRIF, alors que cette dimension est peu présente dans le SRDE.

tional de Paris dépassent incontestablement la seule région administrative de Paris.

Le constat de tous les travaux rassemblés et compulsés pour réaliser cet état des lieux est clair : la métropole francilienne ne pourra continuer à jouer des rôles spécifiques au niveau mondial que si elle sait faire face à l'émergence, partout autour du globe, de territoires extrêmement dynamiques et variés. L'Ile-de-France dispose actuellement de formidables atouts mais elle ne peut se considérer comme dépositaire d'acquis. Les clefs de la mondialisation ne sont par ailleurs pas à rechercher dans la seule captation de richesses étrangères, via le jeu des avantages comparatifs ou des marchés captifs, mais dans la capacité de chaque ville à participer de manière originale à la circulation des biens et des idées à l'échelle de la planète : chaque ville est en elle-même porteuse de richesses humaines.

Que nous disent les différents travaux sur le positionnement respectif de Paris et des autres métropoles ? Que nous disent-ils, surtout, sur les questions qui se posent à la région parisienne dans le nouveau contexte métropolitain international, et sur ce qui caractérise aujourd'hui la compétition internationale ?

Les nouvelles relations entre territoires et villes mondiales

L'internationalisation et la libéralisation des économies sont l'indice le plus net du changement de contexte auquel les villes sont

confrontées. Pour Gordon (2002), **les villes sont en concurrence sur les quatre marchés qui comptent: les produits, les investissements, les résidents «intéressants», la reconnaissance (projets, investissements, événements)**. S'il n'y a pas de recette applicable à l'ensemble de ces marchés, ce qui rend très compliquée la tâche des édiles et acteurs locaux, l'auteur tempère toutefois l'originalité de la situation: l'histoire européenne regorge d'exemples de villes ayant mis en place des stratégies concurrentielles très efficaces au service d'intérêts locaux.

La porosité croissante des frontières, l'intégration sans cesse plus forte des économies et des sociétés affectent particulièrement la place et le rang des principales métropoles de chaque continent, qui sont les lieux où s'interconnectent les grands réseaux physiques, techniques, économiques ou humains qui maillent la planète (Veltz, 1996). C'est dans les grandes régions urbaines que se nouent les phénomènes d'agglomération et de polarisation d'ampleur globale décrits par Krugman et al. (1999). Ces dynamiques polarisantes bénéficient à quelques lieux, parfois au détriment d'autres. Les territoires apparaissent ainsi en concurrence les uns avec les autres et de manière accrue depuis les années 1980. **Certes, les territoires ne sont pas directement en concurrence économique: ce sont les entreprises qui le sont. Mais parce qu'ils semblent capables de concourir à la compétitivité des entreprises qu'ils accueillent, les territoires sont amenés à faire valoir leurs atouts respectifs lorsque les entreprises cherchent une nouvelle implantation.** Les travaux sur les choix d'implantation des groupes internationaux montrent une tendance à la co-localisation des investissements à l'étranger: ne sachant pas tout des différents pays d'accueil, les investisseurs vont privilégier les endroits où leurs compatriotes sont installés et sont satisfaits. On notera l'importance de

ces considérations au moment où les groupes chinois et indiens se tournent vers les marchés européens.

Les grandes métropoles sont, en parallèle, confrontées à une recomposition profonde des systèmes urbains et des équilibres territoriaux. Les phénomènes d'agglomération et de polarisation décrits par Fujita et Thisse (2002), couplés au découpage très fin des systèmes de production le long de chaînes de valeur éparpillées aux quatre coins de la planète, modifient très profondément la façon dont s'agencent des territoires contigus. D'une part, les systèmes urbains se transforment très profondément. Devenant moins hiérarchiquement imbriqués, ils ouvrent profondément les possibilités qui s'offrent à chaque acteur local: les opportunités de marché, de mobilité ne se trouvent plus nécessairement dans le territoire voisin, mais potentiellement à l'autre bout du pays, voire du continent. D'autre part, ils s'inscrivent dans une division du travail organisée à l'échelle internationale. Insérés dans des chaînes de valeur intégrées, les territoires métropolitains sont certes en concurrence mais à condition de considérer celle-ci dans une acception très large. De même que deux grands groupes peuvent être en concurrence tout en s'associant pour définir des normes communes à leurs fournisseurs sur certains segments, pour investir en commun sur de nouveaux objets de recherche et créer ensemble des filiales communes afin d'explorer de nouveaux marchés, de même, les modes de coopération entre métropoles sont bien plus nombreux que les seuls éléments de pure concurrence en coûts.

Notons également qu'il ne suffit pas de «vendre» un territoire pour obtenir un projet ou une entreprise: il faut ensuite être capable d'assumer les responsabilités et les charges induites (équipement, gestion, etc.) sans quoi les effets négatifs à moyen terme effaceront vite les premiers

bénéfices engrangés à court terme. Cela conduit à une lecture plus dynamique et plus complexe de la concurrence locale. L'accent porte alors sur la capacité à accompagner les entreprises dans leur développement, et plus généralement à anticiper les mutations économiques, voire le départ d'une entreprise. Que les entreprises soient impliquées au premier chef dans les mécanismes de compétition entre territoires ne signifie donc pas que les métropoles sont dans une relation client-fournisseur basique avec les entreprises. Comme le précise Le Galès (2003), cela ne se traduit d'ailleurs pas par une homogénéisation des profils socio-économiques ni des formes urbaines, même si l'on constate des phénomènes très similaires partout autour du globe. Les processus de différenciation entre types de villes sont au moins aussi importants que les processus de convergence.

Enfin, il ne faut pas surévaluer l'impact de dynamiques dont le poids reste encore minoritaire à l'échelle d'une métropole prise dans son ensemble. Les secteurs les plus orientés vers l'international de l'économie d'une métropole comptent nécessairement beaucoup, en particulier dans le cas de grandes métropoles très ouvertes. Mais si l'on peut effectivement considérer, avec Richard Florida, que la capacité d'une ville à se rendre attractive pour les élites économiques et culturelles est très importante, il ne faut pas oublier que pour un cadre « international », une ville compte aussi quatre à cinq techniciens, fonctionnaires, employés, etc. Si elles sont moins sensibles aux avantages comparatifs de Londres, New York, Paris ou Singapour, ces personnes n'en sont pas moins libres d'aller s'installer dans des endroits où leur « qualité de vie » serait meilleure. Les plus grandes métropoles sont ainsi contraintes d'offrir non seulement un environnement attractif, par rapport à leurs consœurs, aux salariés les plus mobiles internationalement, mais aussi d'offrir des cadres de vie compétitifs aux caté-

gories socioprofessionnelles intermédiaires par rapport à celui proposé par les villes, moyennes ou grandes, des régions voisines. Si l'on considère que les métropoles sont en concurrence, il convient donc de ne pas se focaliser sur certains critères et d'oublier des pans entiers du « marché territorial » : la qualité de vie, certes, mais la qualité de vie pour tous... De là, d'ailleurs, la nécessité de passer du territoire étroit, communal, à l'échelle métropolitaine et de dépasser les guerres picrocholines pour sauvegarder les éléments essentiels de la dynamique locale dans une perspective internationale.

La mise en concurrence implique sans doute des normes d'évaluation et de comparaison, mais cela nécessite de le faire de manière très prudente dans un système économique et social de plus en plus organisé en réseau. De plus, les comparaisons ne sont jamais neutres ni aisées. Le simple choix d'un contour géographique (agglomération, région, bassin) n'est pas indifférent pour l'image d'une métropole (taille plus ou moins grande, structure plus ou moins déformée en faveur des habitants, activités et dynamiques du seul « centre », etc.)

À la recherche du bon contour métropolitain ?

Si le choix d'un contour géographique pertinent conditionne la mise en place de normes d'évaluation crédibles, il est très malaisé d'embrasser dans une seule notion le fonctionnement réel d'une métropole telle que Paris, Londres, New York, Tokyo ou Sao Paulo. Revenons d'abord sur les échelles urbaines examinées. Dans un premier temps, il est préférable de se concentrer sur les régions urbaines et non sur les mégapoles (Gottmann, 1961) : Tokyo, même étendue à 30 millions d'habitants et non tout

le sud de l'île de Honshu ; New York ou Boston plutôt que le Nord-est américain pris comme un tout ; Londres, Paris, la Randstad, la Ruhr ou Francfort plutôt que la banane bleue ou le pentagone européen... Ces régions urbaines peuvent être appréciées suivant diverses méthodes, mais les aires urbaines (pour l'Insee) comme les régions urbaines fonctionnelles (approche européenne) dépassent toutes deux le simple cadre de l'agglomération physique ou des limites administratives.

À la suite de Chemetov et Gilli (2006), on retiendra trois niveaux pertinents pour aborder l'espace francilien :

1. *La zone dense, qui traduit à quel point la notion de centralité vole en éclat lorsque l'on passe de la ville, avec son centre et ses périphéries, à la métropole, avec ses centralités à la fois toutes nécessaires mais toutes différentes (car propres à chaque activité humaine) et avec les changements d'échelle nécessaires pour toutes les saisir. C'est dans cet espace multiforme et patchwork, aux contours flous et discontinus, que se concentrent et résonnent intensément les attentions planétaires, même si elles trouvent des occurrences dans tous les espaces voisins.*
2. *La région urbaine de Paris ensuite, qui est l'échelle à laquelle la métropole francilienne se pense et s'organise au quotidien.* Par extension, et à l'échelle du monde, on parlera de métropole, de région francilienne, de région parisienne, voire tout simplement de Paris conçu alors comme un label².
3. *Le réseau métropolitain de coopération de Paris, enfin, espace économique de référence qui regroupe l'ensemble des villes et agglomérations du Bassin parisien.* Cet espace (Gilli, 2005) n'atteint pas toutes les limites de son contour administratif (Frémont, 2002) mais il dépasse le cadre plus étroit étudié par le réseau Poly-

2. Lorsqu'il sera fait référence aux entités administratives, on précisera la Ville de Paris ou la Région Ile-de-France.

net, cadre qui comprend Rouen mais oublie étrangement Le Havre.

L'irruption du TGV transforme par ailleurs peu à peu la nature des liens entre Paris et les anciennes métropoles d'équilibre, mais la forme des relations et l'intensité des échanges – capitalistiques (Hecquet et Lainé, 1999) autant qu'humains (Gilli, 2002) – n'a pas encore atteint, entre Paris et les autres métropoles régionales, les degrés observés dans le Bassin parisien.

L'échelle nationale ne doit cependant pas être oubliée, car le discours sur « Paris, chance de la France » ne saurait être un simple virage sur l'aile, au détriment des autres espaces nationaux, mis en concurrence avec la capitale. Il est pour cela fondamental de bien affermir les liens entre la visibilité mondiale de Paris, son ancrage local et les réseaux métropolitains présents sur le territoire national, qui sont ainsi irrigués et fortifiés, même lorsque les soutiens politiques sont absents ou affaiblis.

La métropole parisienne : un rayonnement mondial bousculé par l'émergence de nouveaux territoires

L'identification claire des territoires qui font la métropole parisienne est d'autant plus cruciale que le concert des villes pouvant prétendre à un rôle mondial, dans tel secteur économique ou telle fonction stratégique, ne cesse de s'élargir.

Lorsque la ville de New York se tourne vers Pricewaterhouse Cooper pour analyser les villes « prêtes pour les affaires du 21^e siècle », 11 villes sont sélectionnées pour étalonner les nouveaux eldorados métropolitains : Atlanta, Chicago,

Francfort, Londres, Los Angeles, New York, Paris, Shanghai, Singapour, Tokyo et Toronto. Cette liste n'a rien de définitif, elle montre toutefois que **le temps ou Paris, Londres, New York et Tokyo toisaient le monde est largement révolu, que de nouvelles hiérarchies s'esquissent et que de nouveaux continents frappent à la porte du club.**

Sans présumer de l'état des forces franciliennes, il est essentiel de constater que la mondialisation a multiplié les candidats en même temps que les débouchés: que le dernier SDRIF s'ouvre sur une carte du monde repérant les grandes métropoles de la planète n'est à cet égard pas neutre. La capitale a pris nettement conscience des contours de son terrain de jeu et, par la même occasion, de ses camarades de classe.

Tout au plus peut-on constater que la liste et la hiérarchie avancée dans ladite carte est arrêtée au tournant du 21^e siècle. Dans 15 ans :

1. Shanghai ne sera, selon toutes probabilités, plus seulement un challenger de premier rang, au même titre que Madrid, mais l'un des quelques lieux mondiaux incontournables ;
2. Sao Paulo ou Pékin seront sans doute plus que des challengers de second rang comme Toronto ou Rome ;
3. Miami, Istanbul, Mumbai ou Bangalore auront peut-être quitté leur statut de métropoles régionales pour exister véritablement à l'échelle planétaire, ce que la plupart ont déjà commencé à faire ;
4. quant à l'Afrique ou au Moyen-Orient, des villes aussi diverses que Le Cap, Téhéran ou Dubaï — qui n'apparaissent pas sur la carte introductive du SDRIF — témoignent, si besoin était, que les équilibres mondiaux changent extrêmement vite et que de nouveaux partenaires (ou concurrents?) émergent chaque jour.

La situation est assez nouvelle pour bousculer un ordre urbain établi depuis près d'un siècle et menacer (comme à chaque révolution) la situation de ceux qui sont tout en haut, dont Paris... Cela interpelle également sur le caractère de club que la notion de «ville mondiale» (les «global cities» forgées par Saskia Sassen au début des années 1990) a contribué à amorcer :

5. a-t-on réellement affaire à un club dont il resterait à définir les contours pour en analyser ensuite les membres? Il reste alors seulement à sélectionner arbitrairement des villes ou à choisir un ou plusieurs critères parmi la taille, le type de population, la densité des événements créés ou hébergés, etc.
6. les villes peuvent aussi être dites mondiales par leur participation aux flux planétaires, y compris très spécialisés. Amsterdam, Milan, mais aussi Barcelone, Helsinki, Anvers ou Lyon sont alors des candidates crédibles, chacune à sa manière selon les activités que l'on considère.

L'une des thèses de ce travail est que l'ouverture mondiale de Paris est irréductible à une grille d'analyse unique :

7. par certains aspects, les problématiques franciliennes sont celles des grandes métropoles de la planète ;
8. par d'autres, des quelques capitales économiques, financières et diplomatiques occidentales ;
9. par d'autres enfin, des seules métropoles d'Europe continentale, impliquées au premier chef dans les flux mondiaux en tant que territoires d'accueil sans pour autant que leurs édiles en tiennent les rênes.

Signe des temps, la grille économique est la plus souvent mobilisée pour lire les conditions de cette «mondialisation urbaine» :

10. parfois sous l'angle du partenariat et des réseaux d'échanges ;

11. le plus souvent sur le ton un peu plus guerrier des villes qui doivent se positionner sur un marché très concurrentiel et qui ont alors deux options, soit rechercher une position de monopole sur une niche, soit travailler à acquérir une compétitivité globale.

C'est l'alternative qui ressort en contrepoint d'une intervention de J.-D. Percevault (IAURIF, 2003c), « *il y a des endroits où l'on n'a pas le choix d'aller [les centres mondiaux du secteur économique concerné] (...) et puis il y a des domaines où l'on a le choix entre différents États ou différentes régions en concurrence et nous sommes amenés à comparer un certain nombre d'éléments* ». Il explique plus loin que ce n'est pas à coup de subventions ponctuelles que l'on fait venir une entreprise, mais en l'insérant dans un projet de développement, ou en lui montrant que son choix est pérenne pour l'avenir (et la même logique est à l'œuvre pour expliquer que les infrastructures ou l'éducation jouent plus que la fiscalité, laquelle est plus variable que les autres facteurs).

L'attractivité des métropoles occidentales se mesurera donc à leur capacité à convaincre les entreprises et les laboratoires de recherche de s'implanter sur leur territoire par nécessité, parce que c'est là que l'avenir se prépare, et non pour des raisons de coût ou de fiscalité. La stratégie de « survie » *a minima* étant intenable pour de grandes métropoles aux potentiels phénoménaux, mais complexes à gouverner et coûteuses à gérer, le renforcement des pôles existants et la création de nouveaux pôles de référence planétaire constituent, pour la métropole parisienne, une question de vie ou de déclin.

Un retour sur les conditions dans lesquelles la capitale est entrée dans cette nouvelle période de son histoire peut donc être utile. Il convient d'observer, compte tenu de

ce qui a été écrit sur la région parisienne, ce qui a été repris dans le débat et ce qui existe sur les autres métropoles, ainsi que les pistes à creuser pour une meilleure appréhension des enjeux auxquels la région parisienne doit faire face et des ressources sur lesquelles elle peut s'appuyer.

Axes de travail

Dans cette perspective, trois axes de travail ont été retenus :

1°) La question des classements au regard desquels Paris apparaît comme une métropole de premier rang mondial, mais fragilisée (1^{re} partie)

Le besoin de se repérer rapidement a fait la fortune des classements de villes de tous types : ils constituent autant d'indicateurs de dynamisme urbain, ou au contraire de dysfonctionnements éventuels. Il est possible de catégoriser cette multitude de classements, mais pris en général, ils nous apprennent que la fragilisation de Paris, à l'instar de celle de Tokyo ou New York, tient à la fois au dynamisme de métropoles européennes d'envergure continentale et à l'essor tous azimuts de métropoles dans les pays en développement.

Cependant, si les chiffres peuvent servir de baromètres mobilisés à des fins de marketing territorial, ils peinent à donner une vision contextuelle de la métropole, et n'expliquent pas la manière dont une ville s'empare de son propre héritage historique, politique, économique et social. Au final, c'est l'analyse du cadre mondial, avec ses conséquences sur l'économie et la forme urbaine des métropoles, qui met en doute la portée pratique d'indicateurs nécessairement biaisés. Les chiffres sont plus que jamais nécessaires, mais il faut les inscrire dans une lecture de la com-

plexité métropolitaine, avec les multiples pratiques du monde contemporain.

Cela plaide pour une analyse plus qualitative du positionnement des métropoles, à travers des études comparatives de filières économiques structurées à l'échelle planétaire, ou de stratégies d'aménagement métropolitain.

2°) La question des stratégies, nécessairement repensées dans le nouveau contexte métropolitain (2^e partie)

En quoi peut consister une analyse plus qualitative du fonctionnement métropolitain comparé? Les descriptions des projets menés par diverses métropoles mettent en relief des éléments communs à toutes les villes et intériorisent aussi des éléments qui ont trait à l'histoire de chaque métropole. Il est ainsi possible de comparer l'interprétation que chaque ville fait des mutations auxquelles elle est confrontée et les mesures qu'elle adopte.

L'objectif est moins de réussir à copier le modèle proposé par une ville, que de voir ce qui, dans l'analyse, peut nourrir la dynamique du modèle parisien. Pour cela, il faut identifier les grandes villes mondiales qui se trouvent dans des positions similaires à celle de Paris, afin de voir comment elles envisagent leur avenir. Mais il est aussi instructif de considérer celles qui sont confrontées à des problèmes territoriaux similaires ou qui se trouvent sur des filières économiques structurantes de l'économie francilienne, afin de voir comment des rapports de compétition ou de partenariat sont susceptibles d'évoluer. La comparaison analytique des grandes métropoles doit prendre en compte toutes les nuances et influences non écrites.

3°) Maîtriser les temporalités et définir des dynamiques métropolitaines (3^e partie)

À l'échelle urbaine, les conflits d'intérêt sont déjà nombreux. À l'échelle métropolitaine, s'y ajoute la complexité spatiale propre à toute mé-

tropole : en raison de leur extension territoriale, les grandes villes mondiales sont confrontées à la nécessité de « rationaliser » leur organisation interne, par une réflexion sur leurs contours et leurs prérogatives. Les enjeux qui en découlent impliquent un triple renouvellement du regard que nous portons sur les très grandes villes, sur Paris en particulier, sachant que la majorité des métropoles mondiales expérimentent leurs mutations :

1. *Le fonctionnement métropolitain suppose de constamment varier les échelles considérées, non seulement pour comprendre les dynamiques traversant l'espace urbain, mais aussi pour entreprendre la plupart des actions nécessaires à l'adaptation de ce territoire.*

Cela pose la question du système d'acteurs, ou gouvernance, à même de maîtriser la complexité des processus à l'œuvre aux différentes échelles et de les articuler positivement.

2. *La complexité métropolitaine, et les multiples risques pouvant affecter la rentabilité des projets techniques, supposent de nouveaux modes de financement.* Certains investissements ne sont ainsi rentables qu'à condition de dépasser le seul critère de la rentabilité du service urbain, pour intégrer la notion de rentabilité métropolitaine, via la valorisation foncière associée à la réalisation du projet.

Il faut donc, à l'échelle métropolitaine plus qu'ailleurs, lier les investissements en transports, logements et équipements.

3. *Le montage de projets impose d'articuler les stratégies économiques et les stratégies territoriales, de penser les filières économiques de demain et leur ancrage territorial.*

Les projets urbains sont ainsi soumis en partie aux modalités de la territorialisation des priorités économiques. C'est dans les allers-retours entre les projets locaux et les stratégies métropolitaines que se concrétise

ou pas la vitalité d'une métropole, renvoyant à la question de la gestion simultanée des différentes échelles.

Conclusions

L'exploration de ces trois axes de travail conduit aux conclusions suivantes :

Paris est une métropole mondiale de premier ordre par sa taille et son économie, et la seule région urbaine de ce niveau en France, même si son statut de capitale est rendu partiellement obsolète à la fois par la multiplication des échelons politiques et par le retrait partiel de l'État stratège. *Pour Paris comme pour toutes les métropoles, les conditions de l'insertion dans l'économie mondiale sont en train de changer.*

1°) **L'émergence des villes des pays en développement en fera très rapidement des partenaires et concurrentes de tout premier niveau pour Paris.** Il faut à la fois modifier nos grilles d'analyse de la géopolitique des grandes métropoles et nous doter d'une doctrine pour savoir comment relever le défi du développement que ces villes vont nous lancer. Nous y serons en effet contraints par les repositionnements déjà amorcés par la plupart des autres grandes métropoles.

Toutefois, à l'instar de ce qui se passe dans l'industrie (qu'il s'agisse de services ou de haute technologie), **on notera que la « concurrence » est une vision très pauvre des transformations à l'œuvre** puisque ce jeu mondial prend parfois la forme d'une compétition, parfois celle d'un partenariat, parfois celle d'une concurrence acharnée, parfois encore celle de clubs entre quelques oligopoles. Toutes ces formes coexistent et contribuent à l'inscription des métropoles dans l'espace mondial.

2°) **La conséquence spatiale de ces évolutions est la constitution implicite de très grands territoires en réseaux de coopération métropolitaine couvrant des territoires de 200 par 300 km.** Bon gré mal gré, par oukases, fonctionnement de fait ou réelle coopération politique, de tels espaces apparaissent **autour des plus grandes métropoles. Londres et le Greater South-East anglais, Sao Paulo, Shanghai...**

Ces évolutions interpellent forcément le « Bassin parisien », serpent de mer des documents d'aménagement depuis des décennies, à la fois dans sa conceptualisation comme dans son fonctionnement économique et politique.

3°) **L'intégration européenne modifie le cadre géopolitique de référence. Elle rend les échelons régionaux et municipaux plus libres de la tutelle nationale et facilite les échanges de tous ordres. Elle appelle à une reconfiguration des positionnements stratégiques de chaque grande ville.**

Les logiques de localisation des emplois et des entreprises se pensent aujourd'hui à une échelle souvent continentale. La montée en puissance de concurrents européens sur les congrès, foires et salons en atteste : il y a désormais un marché européen entre les marchés nationaux et les marchés mondiaux. À cette échelle, Barcelone, Milan, Madrid — de même que Prague, Varsovie, Vienne ou Lyon — ont de réels atouts à faire valoir, comme toutes les métropoles continentales.

Cela oblige la région capitale à réfléchir à un positionnement stratégique fort puisqu'elle se trouve, comme les autres métropoles de même rang, prise en tenaille entre les exigences d'un leadership mondial et les contraintes pratiques d'une concurrence continentale de plus en plus forte, à laquelle les plus grandes villes françaises prennent part.

Il en résulte une potentielle restructuration du système urbain européen, via les choix des populations (on déménage de plus en plus à l'échelle européenne) et via les choix symboliques ou économiques qui matérialisent le ou les nouveaux centres. En forçant les tendances, la question est de savoir si l'on s'orienterait plutôt vers :

- **un système primatial : Londres ou Paris** (l'un étant de trop),
- **un duopole plus ou moins déséquilibré Paris-Londres** (sur le format Los Angeles-San Francisco)
- **ou un système plus « fédéral » de métropoles de tailles variées, positionnées sur des créneaux très divers** (à l'image de l'Allemagne).

Quelle que soit l'évolution, Paris doit réfléchir à son positionnement (symbolique, économique, politique) dans le réseau urbain en cours de structuration à l'échelle européenne et aux relations qu'elle doit entretenir avec le reste des territoires nationaux.

4°) La transformation de l'économie mondiale autour d'une industrialisation de l'innovation traverse tous les secteurs (de l'industrie automobile à la finance de marché) et renouvelle la nature et le fonctionnement des secteurs les plus dynamiques.

De nouveaux enjeux économiques majeurs se cristallisent autour des systèmes intelligents, du numérique et des médias, des biotechnologies et de la santé ou de l'environnement, tandis que les industries financières (banques et assurances), de même que les sociétés de services aux entreprises, continuent leur réorganisation planétaire. **Cela n'est évidemment pas sans conséquence sur l'économie des grandes métropoles, chacune cherchant à devenir la référence mondiale dans une « économie de la connaissance » faisant office de**

Saint Graal. Reste évidemment à passer de la quête aux réalisations matérielles, ce qui doit conduire à une réflexion sur les choix stratégiques et tactiques, en matière économique mais aussi organisationnelle.

Le passage d'une économie de type fordiste à une économie de la connaissance modifie profondément le contexte urbain « optimal » pour la création de valeur. Les premières transformations semblent indiquer que, du grand espace dédié à un type de recherche, les nouveaux modes de production de la richesse vont plus vers les lieux de bouillonnement multiforme. Les grands espaces techniques restent des lieux urbains importants pour accueillir des acteurs établis, mais les acteurs émergents semblent privilégier les environnements urbains aux campus.

Sans que l'on sache encore selon quelle modalité la prochaine étape technologique se territorialisera (grands pôles mondiaux ou réseaux d'échanges et de partenariat, formes urbaines concentrées ou espaces dilatés, sans doute d'ailleurs tout cela en même temps selon les domaines considérés), il paraît acquis que le saut technologique à la fois technique (portabilité) et économique (haute technologie et services) transforme les contraintes de localisation individuelles.

De là dérivent sans doute les débats actuels sur la densité qui est parfois quasiment érigée au rang de valeur en soi sans être discutée. Mais de là découlent aussi les réorientations des aménageurs anglo-saxons depuis le zoning et les technopoles vers le modèle de la « ville continentale ». Une telle orientation, si elle se confirmait, positionnerait d'ailleurs Paris de manière intéressante; elle appelle toutefois des choix ambitieux concernant les modalités de la densification et la mixité fonctionnelle des espaces.

Paris : une métropole de premier rang mondial, fragilisée

Le besoin de se repérer rapidement a fait la fortune des classements de villes de tous types : ils constituent autant d'indicateurs de dynamisme urbain ou, au contraire, de dysfonctionnements éventuels. Si les chiffres peuvent servir de baromètres mobilisés à des fins de marketing territorial, ils peinent toutefois à donner une vision contextuelle de la métropole, et n'expliquent pas la manière dont une ville s'empare de son propre héritage historique, politique, économique et social. Au final, c'est l'analyse du cadre mondial, avec ses conséquences sur l'économie et la forme urbaine des métropoles, qui met en doute la portée pratique d'indicateurs nécessairement biaisés. Les chiffres sont plus que jamais nécessaires, mais il faut les inscrire dans une lecture de la complexité métropolitaine, avec les multiples pratiques du monde contemporain. Cela plaide pour une analyse plus qualitative du positionnement des métropoles, à travers des études comparatives de filières économiques structurées à l'échelle planétaire, ou de stratégies d'aménagement métropolitain.

Les différents classements

Les classements thématiques

Les approches thématiques visent à placer chaque ville dans la hiérarchie mondiale en fonction d'un critère donné. Elles indiquent que la région parisienne bénéficie d'un rang très avantageux lié à des effets de taille, tout en présentant une structure économique originale parmi les grandes villes, en raison de son faible taux d'emploi et de l'importance du secteur industriel au sein de son large éventail d'activités. L'attractivité de Paris auprès des investisseurs et des entreprises étrangères témoigne de cette position très favorable au sein des flux planétaires.

Population et richesse

Les classements relatifs au poids démographique des villes révèlent la croissance exponentielle des métropoles des pays du Sud, mais aussi des formes urbaines spécifiques à chaque continent. La densité en particulier doit être rapportée au modèle urbain (très dense en Asie, modérément dense en Europe, lâche aux États-Unis) et aux fonctions urbaines que l'on cherche à évaluer. Par ailleurs, la jeunesse de la population alimente le dynamisme d'une économie régionale, tandis que la part des plus de 65 ans dans la population locale signale la dépendance des métropoles à l'égard de populations retraitées. À ce titre, la région parisienne bénéficie d'un des soldes naturels les plus élevés parmi les villes européennes et d'une population très jeune, mais son solde migratoire (et donc son taux de croissance annuel) se révèle très en dessous de la moyenne des métropoles étudiées.

Dans ce contexte, les grandes métropoles du Sud devraient profiter à la fois de la dynamique de leur économie nationale et de leur taille propre pour bouleverser l'équilibre urbain mondial dans les prochaines décennies. Mais les conditions économiques ont changé de telle sorte que la taille n'est plus en corrélation systématique avec la capacité à polariser et accumuler les richesses.

Selon Pricewaterhouse Coopers UK, Paris était la cinquième ville la plus riche du monde en 2005. Shanghai domine très largement le classement des villes recevant le plus d'Investissements Directs Étrangers dans le monde. Toutefois, une place prééminente au sein des flux internationaux ne dépend pas uniquement des investissements reçus. Dans un système international fonctionnant en réseau, la capacité à investir à l'étranger est un signal important du poids d'une métropole. Si l'on considère les IDE émis, Tokyo arrive alors largement en tête, devant Londres, Paris puis New York. Les métropoles particulièrement actives à la fois sur le front des investissements reçus et émis (ce qui en fait de véritables plates-formes d'investissements) seraient alors Londres, Paris, Moscou, Tokyo, Mumbai, Hong-Kong, New York et Dubaï.

L'évaluation de la place des métropoles en fonction de leur PIB est toutefois très contestable, car la mesure du PIB d'un territoire métropolitain est conditionnée par le choix des contours retenus. En effet, la division urbaine du travail prend des formes géographiques spécifiques selon les villes. L'occultation d'une partie de l'espace métropolitain fausse alors la compréhension des dynamiques locales, selon que l'on inclut ou pas des zones très productives en grande périphérie, ou qu'on oublie au contraire des périphéries peu productives pour se concentrer sur le cœur.

Les indicateurs avancés de développement économique

Parmi les indicateurs avancés de développement (qui évaluent la centralité des métropoles dans une économie internationale régie par des logiques de polarisation), la **structure d'activité de la population** par diplômés ou par nombre de chercheurs est particulièrement intéressante.

Si l'on considère la part de la population diplômée du supérieur, Paris est devancé par les grandes villes mondiales et par la plupart des métropoles européennes. La capitale française affiche toutefois le taux le plus élevé de personnel scientifique ou technique (RHST) d'Europe; cela n'empêche donc pas la capitale de disposer d'une des concentrations de chercheurs les plus importantes de la planète. À l'échelle des métropoles de l'OCDE, Paris affichait d'ailleurs la 12^e plus forte productivité (dans un classement en parités de pouvoir d'achat dominé par les villes de la zone dollar), mais la contribution négative de son faible taux d'activité et de son faible taux d'emploi affecte son niveau de richesse par habitant en comparaison d'autres métropoles, bien que le nombre d'emplois à temps partiel y soit bien moins élevé qu'à Londres ou dans la Randstad.

L'enseignement supérieur et la recherche constituent un autre critère de développement avancé, quoique les comparaisons internationales soient difficiles. Cependant, grâce à une approche – entre autres – par les publications scientifiques et les dépôts de brevets dans une métropole (Gollain, 2001), on constate que les principales régions métropolitaines d'Europe concentrent soit la recherche scientifique, soit l'innovation technologique, mais que peu sont en pointe simultanément sur les deux axes, à l'exception notable de Paris. L'Ile-de-France est par ailleurs la première destination européen-

ne des étudiants Erasmus, même si sa position relative dans les réseaux d'échanges de doctorants s'effrite.

Indicateurs de l'appartenance à des clubs ou à des réseaux d'échanges mondiaux

Les arrière-pays des métropoles vivent-ils dans la dépendance à un unique point d'entrée ou bien les réseaux d'appartenance deviennent-ils de plus en plus multiscalaires? L'énumération des critères suivants montre l'intrication des logiques qui président à la hiérarchisation des flux internationaux. Si une hiérarchie existe, elle ne signifie pas que la seule porte de l'économie française sur le monde soit Paris, plutôt que Londres, Francfort, Bruxelles ou Toulouse.

Les bureaux, sièges et quartiers généraux

La métropolisation s'accompagnant d'une hausse forte du nombre d'emplois tertiaires dans l'emploi local, le degré d'appartenance à cet éventuel club des villes mondiales pourrait être mesuré par la taille du parc de bureaux. Paris et Tokyo sont premières mondiales sur ce point.

Un autre indicateur d'attractivité est le prix de ces bureaux, auquel cas Paris arrive sur le podium. Mais le pouvoir économique réel d'une métropole s'évalue grâce au nombre de sièges sociaux des entreprises les plus puissantes localisés dans une métropole. Ainsi, 37 quartiers généraux sont situés à Paris et en Ile-de-France, soit le second total parmi les « Top City » que recense le magazine *Fortune*, derrière Tokyo mais devant New York et Londres.

À cela s'ajoute la deuxième plus grande concentration au monde de sièges d'organisations internationales, mais sans nouvelle implantation majeure récente.

L'ancrage local des flux internationaux

Les flux mondiaux ne sont pas qu'immatériels. La masse des flux aériens passant par une ville témoigne par exemple de sa participation à

l'organisation de ces flux mondiaux, de même que la tenue de salons ou de rencontres internationales. Paris est de ce point de vue l'un des centres nerveux de la planète: la capitale dispose de l'un des tout premiers aéroports internationaux et demeure la première destination touristique mondiale (se nourrissant d'ailleurs d'un important tourisme d'affaires) et le premier centre mondial de congrès et salons. Néanmoins, sur ce secteur en particulier, la position francilienne s'érode face à Barcelone ou à Vienne et doit résister aux marchés émergents en Asie.

Les éléments originaux ou symboliques

La participation d'une métropole à la rumeur du monde peut également se lire dans son aspect incontournable pour la tenue de grands événements culturels. La ville dispose-t-elle de sites UNESCO, d'un opéra où naissent de grandes créations mondiales, accueille-t-elle de grandes expositions ou de grandes tournées musicales, accueille-t-elle des événements sportifs majeurs (tournoi de tennis majeur, meetings internationaux, grandes équipes, grands prix de Formule 1, etc.)? L'échec de la candidature de la Seine-Saint-Denis à l'exposition universelle, et surtout celle de Paris par deux fois pour les JO témoignent de la difficulté croissante pour Paris de s'imposer symboliquement au cœur des réunions mondiales.

La densité des équipements urbains

Suivant la même logique, la présence de services destinés à des clientèles particulières (commerces ethniques ou magasins de luxe) ou de grands équipements populaires (dans les années 1930, on parlait ainsi du club des villes disposant d'un métro) reflète l'inscription d'une ville parmi les lieux les plus regardés de la planète.

Les avantages comparés des différentes métropoles

De nombreux classements s'intéressent à l'image perçue de la métropole et à la possibilité de s'y installer. Dans certains cas, ils comparent la notoriété des métropoles et l'opinion des dirigeants d'entreprises; dans d'autres, des indicateurs généraux tentent d'apprécier et de comparer la qualité de la vie locale.

Les baromètres d'attractivité: image et choix d'implantation

Les baromètres d'attractivité nous informent que l'économie de la capitale parisienne dans son ensemble demeure très attractive pour les investissements américains et européens, mais qu'elle peine à anticiper l'accueil d'investissements chinois et indiens. Le souci fondamental de la région serait alors de capter une meilleure part des investissements à venir des pays en développement, d'autant plus que les effets «boule de neige» sont importants: les travaux sur les choix de localisation d'entreprises étrangères montrent à quel point les entrepreneurs sont sensibles aux opinions favorables de leurs compatriotes. Et lorsqu'une métropole devient la terre d'élection de plusieurs entreprises d'une même nationalité, elle en appelle immédiatement de nouvelles.

Image et attractivité auprès des entreprises

Les améliorations comptant le plus aux yeux des investisseurs sont celles des conditions de circulation, l'accessibilité aux marchés, la présence d'un personnel qualifié, puis les connexions nationales et internationales et la qualité des télécommunications. Les autres facteurs sont beaucoup moins cités. Ces enquêtes d'opinion confirment aussi que le bouche à oreille est le principal déterminant des choix de localisa-

tion, secondé par les avis des consultants et la réputation de la ville.

Si les mesures d'accessibilité sont un enjeu fort pour les métropoles, il existe peu de classements internationaux exhaustifs sur le niveau des infrastructures. La difficulté tient au fait que chaque ville présente un modèle de transport hérité. Les tentatives pour comparer l'accessibilité des grandes métropoles peuvent se fonder sur les opinions des usagers ou sur l'analyse de chiffres, sachant que ni l'un ni l'autre ne sont entièrement satisfaisants : mieux vaut avoir un km d'autoroute bien placé plutôt que 10 km mal connectés au reste du réseau.

Les analyses d'opinions de dirigeants d'entreprises sur leur vision des métropoles permettent de décomposer les éléments de leur choix, et mettent également en lumière des dynamiques très spécifiques, qui soulignent l'importance d'une bonne communication de la métropole. S'il apparaît que Paris et Londres sont les villes les plus connues à l'échelle européenne, Barcelone et Londres sont celles qui font le mieux leur communication. Selon *l'European Cities Monitor*, Barcelone, Prague et Madrid sont aussi perçues comme les métropoles qui ont les stratégies les plus dynamiques.

Les enquêtes d'images font en outre ressortir l'influence de la communauté anglo-saxonne globalisée, puisque les villes les plus citées pour leur facilité à s'y intégrer sont toutes situées dans des pays anglophones.

Indicateurs de la qualité de vie locale

Les compilations d'indicateurs sur la qualité de la vie fournissent des arguments forts de communication aux villes lauréates, tout en pointant des déficits relatifs. Mais ces indicateurs sont à mettre dans le contexte du pays auquel la ville appartient : l'art de vivre est autant af-

faire de réglementations nationales que de particularités locales³.

L'indicateur Mercer sur le cadre de vie urbain précise qu'il ne s'agit pas d'un indicateur de qualité de la vie au sens propre, car « il ne peut mesurer ce je-ne-sais-quoi qui fait que des gens veulent vivre dans des villes de renommée mondiale », ou au contraire préfèrent les fuir⁴.

Si l'on cherche une mesure de ce « je-ne-sais-quoi », il faut plutôt se tourner vers les indicateurs évaluant l'image des villes, qui sont souvent un recueil de clichés sur les pays et leurs habitants. Mais ces clichés font aussi partie de l'environnement avec lequel les villes doivent compter (« Paris, c'est le romantisme, Milan le style, New York l'énergie, Washington le pouvoir, Tokyo la modernité », etc.).

Évidemment, ces résultats ne disent rien de la situation objective de Paris, mais la capitale française apparaît distancée sur plusieurs sujets importants (dont la qualité environnementale), tout en aidant à mesurer l'écart entre certaines fiertés locales peu visibles hors de l'Hexagone, et certains sujets préoccupants (comme l'enseignement supérieur ou les transports) pour lesquels le prestige international de Paris n'a pas été entaché, en dépit d'importantes difficultés locales.

3. Une publication telle qu'International Living classe ainsi la France en tête des pays où il fait bon vivre en 2007, tandis que The Economist classe quant à lui le pays en 25^e position en 2005.

4. Le classement de Mercer est d'ailleurs dominé par des villes moyennes. Les problèmes d'accès à tous les services se lisent dans les mauvais classements des grandes villes. Les niveaux de coûts désavantagent les grandes métropoles, systématiquement plus chères que les autres villes de leur pays. En revanche, elles offrent d'autres avantages spécifiques qui restreignent la substituabilité entre villes de tailles différentes, ce qui légitime une comparaison des grandes métropoles uniquement entre elles.

Retour critique sur les classements et leurs logiques

Au-delà d'un problème de définition sur ce qui rend une ville « performante », les indicateurs ne sauraient être utilisés comme des outils fiables de comparaisons internationales, tant que l'on ne disposera pas d'unités de mesure solides et standardisées. De plus, l'ambition du chiffre synthétique et d'un classement associé, permettant de hiérarchiser les plus grandes métropoles, paraît aussi illusoire (chaque acteur vient avec des préférences propres) qu'absurde (dans un monde de réseaux, les hiérarchies rendent très mal compte de la complexité des processus à l'œuvre et du fait que les produits sont construits dans l'échange, c'est-à-dire sur le réseau, lieu a-territorial par excellence). Cela nécessite donc d'examiner la construction de ces indicateurs. Sans rejeter ces classements, il convient de mettre en regard les différents chiffres pour nourrir des discours sur les villes, plutôt que de les ranger dans une supposée hiérarchie mondiale.

Sur quelles bases territoriales et statistiques comparer ?

Des comparaisons fiables doivent reposer sur des territoires comparables. Or, non seulement les régions urbaines ne correspondent guère aux régions administratives de leur pays, mais encore sont-elles difficiles à comparer entre elles, car ni les statistiques ni les morphologies urbaines ne sont homogènes. Ces dernières varient ainsi beaucoup, et un même territoire (la très lointaine banlieue par exemple) ne renvoie pas forcément à une même fonction à Paris ou à New York. De même, un équipement ne présentera pas la même inscription spatiale

d'une métropole à l'autre⁵. Réduire une ville à une compilation de chiffres produits à l'aune de contours et de critères significatifs pour une autre ville peut alors poser des problèmes. Par exemple, lorsque l'on met en parallèle le Grand Londres et l'Ile-de-France, on minore le PIB londonien en « oubliant » la grande banlieue, mais on augmente le PIB par tête en sortant des statistiques les emplois périphériques, moins productifs eu égard à la division urbaine du travail centre-périphérie qui a cours à Londres. Ensuite, les portraits d'une métropole, en variant d'un classement à l'autre, tendent à donner un aperçu pointilliste de sa situation au lieu d'une vision d'ensemble. Les classements sont très partiels ou trop synthétiques, et n'offrent que peu de nuances.

Enfin, il est toujours possible de trouver un indicateur argumentant en faveur de la thèse que l'on cherche à défendre. En l'occurrence, y a-t-il besoin d'avoir le meilleur aéroport ou d'être une ville suffisamment équipée en logements ? Il n'y a pas de réponse à cette question qui interroge, au fond, la logique selon laquelle les clubs métropolitains se constituent.

Mondialisation et métropoles, sur quelle analyse fonder le choix des critères ?

Outre leurs biais statistiques⁶, les indicateurs reposent souvent sur une lecture pré-orientée des modalités de la métropolisation. Par exemple, la notion d'« entreprise globale » prise en compte par de nombreux classements, sélectionne plus le degré d'implantation des grandes entreprises de services anglo-saxonnes

5. C'est le cas de l'implantation des universités dans des campus urbains denses ou dans de vastes espaces en bordure des agglomérations.

6. On note ainsi systématiquement une plus-value des atouts d'une ville par les personnes qui y sont implantés, locaux comme étrangers, ce qui rend très délicat la constitution de panels « représentatifs et objectifs ».

dans chaque ville, que le degré d'ouverture internationale des entreprises locales.

La façon de constituer le panel d'entreprises oriente ainsi le résultat. Si l'on considère que la mondialisation en cours est axée sur l'information, la finance et les services avancés aux entreprises, plutôt que sur la connaissance et les industries de pointe, la carte des lieux centraux ne sera pas la même et les mailles des réseaux planétaires seront différentes.

Sans discuter de la validité des hypothèses faites sur la marche du monde, qui ne sont d'ailleurs pas du tout exclusives les unes des autres, une grille d'analyse « anglo-saxonne », hiérarchisant les villes en fonction de l'implantation de grandes entreprises de services financiers, dessert presque mécaniquement Paris et Tokyo par rapport à Londres et New York.

Conclusion

Malgré toutes ces réserves, les classements de villes publiés dans des magazines à grand tirage ont un impact fort sur leur audience. Ils participent donc de l'offre d'information sur l'état d'une ville, mais un diagnostic doit être fait par ailleurs.

L'analyse critique des classements touche à la conception de ce qu'est une ville et de ce qui en fait l'attractivité. Une ville est-elle la simple

addition de spécificités, ou bien l'agrégation de ces dimensions doit-elle prendre corps sur un espace pour faire lieu? Les classements donnent parfois de certaines métropoles une image qu'elles vont chercher à diffuser. Le « marketing urbain » qui peut en résulter permet d'intégrer des projets mobilisateurs et de réfléchir à l'aptitude dont une ville dispose pour stimuler son développement endogène. Il y a toutefois des limites à l'approche de la ville comme « produit », notamment sur la manière de rendre la multiplicité des identités locales auxquelles sont associées les très grandes métropoles.

La vision segmentée de l'attractivité des métropoles semble toutefois en recul, même dans les métropoles qui, comme Londres, se sont construites sur l'image d'excellence d'une seule activité (la finance), et cherchent désormais à valoriser l'ensemble d'une structure économique et urbaine. C'est précisément ce que les indicateurs n'offrent pas: une lecture fine de l'organisation des activités d'une métropole, où l'industrie va de la fabrication à la haute technologie. Une approche par typologie de villes serait déjà une nette avancée, dans le sens où elle valoriserait une compréhension fine des spécificités de chaque métropole. De plus, une action symbolique paraît nécessaire pour installer Paris et l'Ile-de-France au cœur des réflexions sur la compétitivité des villes mondiales, afin que le modèle francilien pèse davantage sur la définition même de ces classements, et plus généralement sur l'analyse des cadres urbains de référence dans la mondialisation.

Stratégies repensées dans de nouveaux contextes

Les descriptions des projets menés par diverses métropoles font ressortir des éléments communs à toutes les villes et des éléments qui ont trait à l'histoire de chaque métropole. Ces éléments permettent une analyse plus qualitative du fonctionnement métropolitain comparé. Il est ainsi possible de comparer l'interprétation que chaque ville fait des mutations auxquelles elle est confrontée. L'objectif est alors moins de réussir à copier le modèle métropolitain proposé par une ville, que de voir ce qui, dans l'analyse, peut nourrir la dynamique du modèle métropolitain parisien.

Pour cela, il faut identifier les grandes villes mondiales qui se trouvent dans des positions similaires à celle de Paris, afin de voir comment elles envisagent leur avenir. Mais il est aussi instructif de considérer celles qui se trouvent sur des filières fortes de l'économie francilienne, afin de voir comment des rapports de compétition ou de partenariat sont susceptibles d'évoluer. La comparaison analytique des grandes métropoles doit prendre en compte toutes les nuances et influences non écrites.

Éclairages sur les villes et leurs contextes

Les grandes métropoles sont prises en tenaille entre la diminution de la tutelle nationale, les améliorations techniques transformant les relations interurbaines, et la transformation de leur cadre économique historique. C'est tout particulièrement le cas des villes européennes où le cadre des Etats-nations a été (et reste encore) très structurant. Le contexte dans lequel se pense l'insertion d'une métropole comme Paris subit des mutations qui affectent à la fois la lecture de ses problèmes de développement (compétitivité, innovation) et les échelles auxquelles penser la métropole. Cela implique une lecture fine et différenciée des échelles, depuis le quartier jusqu'aux bassins économiques, que ceux-ci constituent de véritables États ou qu'ils soient organisés en réseaux de coopération.

Les métropoles face aux changements économiques et spatiaux

L'avènement d'une économie fondée sur les effets de réseau, en renforçant le rôle des lieux d'échanges, favorise les grandes métropoles. Les modalités d'expression de la centralité évoluent mais les avantages spécifiques de la métropole (nœud dans un espace de flux, territoire dense dans une économie d'agglomération) perdurent : associant taille, diversité et une tertiarisation plus poussée que dans les territoires environnants, la métropole constitue une porte d'entrée naturelle pour les flux irriguant un hinterland très vaste.

Rien ne permet de dire si cela va perdurer dans les prochaines décennies, en particulier lorsque l'on considère une métropole comme Paris. Il pourrait apparaître de nombreux autres flux qui se détourneraient de la métropole et la court-circuiteraient, afin d'accéder directement

aux ressources dont disposent les territoires du Bassin parisien.

Si les grandes capitales politiques sont nécessairement très affectées par le passage d'une organisation territoriale verticale, caractérisée par des systèmes urbains hiérarchisés, à une organisation territoriale plus horizontale, caractérisée par des systèmes réticulaires, le nouveau système territorial ne laisse pas les grands centres d'affaires comme Paris dépourvus d'atouts, bien au contraire. La ville change en partie ses modalités d'inscription sur la carte des échanges planétaires, mais elle y conserve potentiellement toute sa place.

Attractivité ou croissance endogène ?

La mise en concurrence des métropoles comme points focaux des flux mondiaux renforce la polarisation des activités économiques⁷, mais cela ne doit pas conduire à se méprendre sur la nature de la relation entre attractivité et développement économique. En effet, rien n'indique qu'il existe une relation causale, et la surinterprétation de ce lien peut conduire à une lecture très biaisée des dynamiques à l'œuvre. En particulier, considérer que l'attractivité pour les catégories des populations les plus riches de la planète est la clef du développement local, grâce à des politiques publiques privilégiant les avantages comparatifs (comme les exonérations fiscales) au détriment d'investissements publics (visant à inscrire les acteurs dans des stratégies de développement territorial), peut s'avérer cataclysmique pour les moteurs de croissance. Ce serait particulièrement le cas d'une métropole ayant historiquement construit son prestige et sa richesse, et s'étant imposée sur la place mondiale grâce à sa capacité à innover et créer de nouveaux produits. Ce lien entre attractivité et

7. Et renforce aussi le poids des référents externes pour évaluer l'attractivité de ces espaces, d'où une partie de l'importance prise par les classements et les indices d'attractivité.

développement doit donc être considéré avec prudence: compris de manière trop univoque, il risque d'alimenter une vision trop extravertie des politiques de croissance; à l'inverse, une lecture trop autocentrée manque souvent de l'ambition nécessaire à une grande métropole. Si, au moins dans les discours, l'attractivité est première dans des villes comme Londres ou Dubaï, qui revendiquent une lecture de leurs stratégies de croissance en termes d'avantages comparatifs, ces métropoles cherchent par ailleurs à développer des potentiels de croissance susceptibles de prendre le relais des secteurs aujourd'hui les plus porteurs. De même, si les capacités de développement territorial sont plus liées à des réserves de croissance et d'innovation, dans la Silicon Valley qui mise sur le renforcement de ses potentiels internes, les édiles cherchent tous les moyens à leur disposition pour capter les projets émergents et attirer localement une main-d'œuvre jeune, innovante et dynamique en provenance du monde entier.

Ces deux lectures sont trop tranchées pour être exclusives. Les territoires ne rentrent en concurrence que dans la mesure où ils sont un terreau pour la croissance des entreprises. C'est pourquoi il faut autant se soucier de la capacité à faire croître les acteurs implantés localement que chercher à attirer les grands acteurs de la mondialisation.

Dès lors, la capacité à anticiper les futurs « battements du monde » est fondamentale pour une grande métropole: rater certaines vagues technologiques entraîne la dégradation de sa capacité à rayonner comme centre de production original à l'échelle globale. Or, des basculements peuvent être aussi violents que subis, nécessitant de nombreuses années pour s'en remettre⁸. Il est donc impératif de surveiller les

8. C'est l'exemple de Londres, qui veut rattraper un retard pris en matière d'innovation dans les années 1970-1990. La capitale britannique doit aujourd'hui investir

déséquilibres qualitatifs et quantitatifs sur le marché des talents.

Des coûts spécifiques des métropoles dans une compétition élargie à tous les territoires

Le lien entre la taille des villes et leur dynamique ou leur rayonnement est essentiel. Une grande métropole offre en effet plus de biens et de services, une main-d'œuvre plus qualifiée, des fournisseurs plus spécialisés, plus nombreux, de même que de meilleurs accès aux connaissances, aux grandes infrastructures, et une concurrence interne qui contraint les entreprises à plus d'innovation, apportant des gains de productivité. Elle offre également un marché du travail diversifié, y compris aux postes les plus rares, ce qui est un avantage crucial lorsque l'on se concentre sur les raisons de la concentration à cet endroit-là des plus qualifiés.

Pour un couple bi-actif, dont chacun travaille dans un secteur économique différent, cette donnée est fondamentale car, la plupart du temps, cela signifie que l'un ou l'autre n'aura pas de travail. Pour une entreprise qui veut croître ou évoluer, pas de problème non plus pour recruter un nouveau salarié aux frontières (un peu exploratoires) de ses franges historiques. Dans les deux cas, le marché du travail est vaste et profond. Très peu de villes de province (sauf la région Rhône-Alpes ?) peuvent se prévaloir d'une telle diversité de ressources à un tel niveau.

Mais en revers, congestion, pollution et insécurité constituent des externalités négatives fortes, tandis que l'inflation des prix du foncier pénalise les jeunes entreprises et les activités dites « banales ». Comme le foncier, le logement

massivement pour compenser des tendances historiques défavorables, alors que Paris doit veiller à ne pas perdre certains atouts.

représente alors un problème particulièrement vif dans toutes les métropoles et polarise les débats sur les instruments de la croissance métropolitaine, au détriment des mécanismes de développement économique. Logement et transport sont ainsi désignés depuis plusieurs années comme les deux problèmes-clés de la métropole londonienne, parisienne, new-yorkaise...

La question du renchérissement du logement alimente celle du creusement des inégalités, issue de la double spécialisation économique d'une métropole dans les métiers à haute valeur ajoutée et les services faiblement qualifiés: le double phénomène d'inflation et de congestion incite vivement au départ les personnes qui peuvent travailler ailleurs et qui disposent de la capacité financière à déménager. La matrice des déménagements vers et hors d'Ile-de-France le montre clairement et renvoie directement au problème de compétitivité étrangère précédemment évoqué: branchée sur l'international, l'Ile-de-France parvient sur quelques secteurs particuliers à attirer la fine fleur mondiale et peut espérer en faire son miel. Mais avec sa classe moyenne, l'Ile-de-France perd le socle de sa compétitivité...

Cela ferait à terme des métropoles des lieux par excellence de la société « en sablier », dont la classe moyenne serait marginalisée⁹. Il faut toutefois faire attention aux généralisations hâtives: les classes intermédiaires jouent encore un rôle très important dans la mixité effective des espaces franciliens¹⁰.

9. On se reportera aux nombreux travaux de Saskia Sassen sur le sujet et, sous un angle différent, aux analyses de J. Donzelot.

10. Voir Prêteceille (2006), sur les nouvelles formes de la ségrégation en Ile-de-France.

Nouvelles échelles et transformation des organisations territoriales

La mondialisation ouvre le champ des partenaires et modifie la situation géographique de chaque métropole. La régionalisation, en fragmentant les Etats-nations constitués, perturbe les flux internes et les solidarités associées. L'intégration européenne complique encore la donne en modifiant l'environnement politique et administratif majeur dans lequel la région francilienne évolue, et en bousculant très fortement les équilibres économiques¹¹. Enfin, les améliorations techniques transforment les façons d'habiter l'espace, en fonction de dynamiques contradictoires (étalement urbain facilité par les mobilités, densités renforcées par la consolidation de têtes de réseau, choix territoriaux plus ouverts, etc.).

La refonte des équilibres « coince » donc les grandes métropoles entre un cadre régional étroit d'une part, où elles peinent à agir aussi aisément que les villes plus petites et moins contraintes, et une échelle continentale d'autre part, plus à leur mesure mais qu'elles ne maîtrisent pas. Si l'Ile-de-France est la région française où la productivité par emploi croît le plus au sein de l'espace national, elle montre toutefois des signes d'affaiblissement dans des secteurs qu'elle dominait au profit des métropoles d'équilibre (plutôt que du Bassin parisien), alors même qu'elle semble insuffisamment tirer parti de la donne constituée par l'élargissement de l'UE.

Des bassins à l'affirmation des espaces de coopération métropolitains

La forte croissance des coûts urbains au centre tend à provoquer la poussée de pôles secon-

11. L'intégration européenne est appelée à avoir une conséquence sur les réseaux urbains à long terme, sans que l'on sache encore dire laquelle.

daires, conduisant à une centralité de plus en plus éclatée. Même si des différences profondes demeurent dans les fonctions et les niveaux de richesse ou de services associés, les hiérarchies centre-périphéries ne fonctionnent plus selon les mêmes règles.

Analysant la transformation des échelles pertinentes pour aborder les espaces fonctionnels associés aux grandes régions, Hall et Pain (2006) estiment qu'il faut aujourd'hui plonger les métropoles dans de grands bassins économiques pour en comprendre les richesses et les ressorts économiques et sociaux. La question du développement de la métropole parisienne devient alors indissociable du Bassin parisien, objet d'aménagement fonctionnel et potentiel plus que réalité urbaine et politique.

Faut-il, à l'intérieur de régions économiques intégrées mais composées de plusieurs régions urbaines (Bassin parisien, Greater Southeast, Randstad...), viser le pari du codéveloppement? Faut-il chercher la décroissance du cœur de métropole en pariant sur une redistribution des retombées à l'échelon (inter)régional, ou bien chercher la redensification des cœurs urbains lorsque l'on a en tête les exigences d'une influence internationale? Rien ne dit qu'un réseau urbain soit moins « vendable » qu'un cœur de ville auprès d'investisseurs opérationnels, qui cherchent de fait moins des ensembles urbains cohérents que des éco-systèmes locaux où leur entreprise pourra s'épanouir pour un temps.

Il est donc fondamental d'avoir une lecture beaucoup moins statique, mais continue et beaucoup plus multiscale, des espaces métropolitains, car les réseaux se structurent à des échelles variables selon les sujets. Pour l'heure, l'échelle des « bassins » suscite un intérêt politique net dans de nombreuses régions. Mais les formes d'organisation restent très floues, de même que

les différentes échelles auxquelles ces espaces fonctionnent. Il ne pourra s'agir d'une simple extrapolation des cadres d'action multipartites établis dans les grandes villes. Il faut justement ne pas penser ces espaces comme de grandes régions administratives, faute de quoi on risque de ne pas les comprendre comme de véritables réseaux de coopération métropolitains.

Les grandes métropoles européennes et mondiales

Savoir à qui comparer l'Ile-de-France suppose de déterminer s'il y a une problématique spécifique pour les grandes métropoles mondiales et, si c'est le cas, à quel moment la ville devient une grande métropole.

Par ailleurs, les régions ayant fait le pari de la croissance endogène en lien avec leur territoire national, comme Tokyo, n'ont pas les mêmes priorités que les villes comme Londres, dont le développement est historiquement plutôt axé sur la recherche d'avantages comparatifs. Selon que la métropole parie sur un repositionnement stratégique ou cherche à participer aux nouvelles innovations, les villes mondiales auxquelles la comparer varieront.

Les grandes métropoles européennes

Dès l'échelon européen, de véritables métropoles affirment des perspectives de rayonnement dépassant largement leur cadre national, même si elles n'ont pas la taille de Paris. La spécificité industrielle de la région parisienne, lisible quand elle est mise en perspective avec Londres ou New York, apparaît moins nette quand on la compare à des métropoles européennes.

Les concurrents européens « globaux » de Paris les plus régulièrement cités sont Londres et la Randstad, en raison de leurs performances économiques très supérieures à celles de la capitale française au cours de la dernière décennie. Le dynamisme et la créativité urbaine caractérisent aussi l'essor actuel de Barcelone et de Madrid.

Ensuite, filière par filière, les acteurs européens atteignant une « taille critique » se multiplient. La croissance de Barcelone ou de Vienne dans le secteur des salons, foires et congrès prouve que le dynamisme sectoriel expose les grandes métropoles à de nouvelles formes de concurrence.

Les villes qui progressent très vite

En dehors des métropoles « installées », comme New York, San Francisco, Chicago ou Tokyo, les métropoles des pays en développement catalysent la croissance de leurs économies nationales, tandis que certaines villes européennes deviennent des acteurs de poids.

Si la majorité des villes européennes adoptent des stratégies de développement à partir de niches sectorielles, les métropoles des pays en développement cherchent plutôt à remonter dans les chaînes de valeur de plusieurs filières, pour en contrôler progressivement la manufacture, la pré-finition, la définition, la conception et finalement l'ensemble du processus, à l'exemple de Shanghai et de Singapour¹². Une métropole peut jouer sur tous les secteurs industriels, à condition de créer les conditions favorables à la fédération des énergies régionales.

La plupart des grandes métropoles d'Asie ou du Moyen-Orient deviennent ainsi progressi-

12. Singapour (cité-Etat peuplée de 3 millions d'habitants) récolte aujourd'hui les fruits d'une longue politique de serre d'entreprises et d'ouvertures d'antennes d'universités prestigieuses.

vement happées par le monde occidental, tourisme ou affaires.

Ces évolutions interrogent sur la pérennité économique de Paris, par le développement possible de filières d'activités où elle n'est pas présente. Cela pose la question de la délégation des choix opérationnels et du mode de gouvernance régional, et incidemment des méthodes à mettre en œuvre pour fédérer une région métropolitaine autour d'une dynamique.

Stratégies et projets mobilisant les métropoles

Les stratégies métropolitaines deviennent aussi essentielles que les plans d'aménagement pour fédérer les énergies dans des systèmes très complexes. L'annonce de grandes refontes, une candidature aux Jeux Olympiques ou la poursuite d'une ambition architecturale sont autant d'éléments qui mettent les métropoles en mouvement. L'énumération suivante atteste que la mobilisation des énergies passe par la recherche, parfois effrénée, de « projets métropolitains », qu'ils soient organisationnels, opérationnels ou symboliques, mais dont le point commun est de porter une vision partagée de l'avenir de la métropole.

La réorganisation métropolitaine

Les réformes administratives servent de vecteurs à la mobilisation de l'ensemble des acteurs métropolitains, en vue de résoudre les impasses internes. Aux deux extrêmes de ces initiatives, on trouve la construction d'une vision polycentrique, ou la fusion. Plusieurs métropoles mondiales ont affiché leur volonté de devenir multipolaires : Tokyo et Paris en ont fait une pierre angulaire de leurs discours sur la

vision métropolitaine. À l'inverse, 179 communes ont fusionné leurs fonctions stratégiques à Stuttgart. Les fusions peuvent aussi être partielles, dans le cadre de la reconfiguration des schémas urbains comme à Montréal. C'est la forme que prendrait une communauté urbaine rassemblant Paris et plusieurs communautés d'agglomération voisines.

La désignation de quartiers phares de redéveloppement urbain est une de ces déclinaisons susceptibles d'ancrer l'ensemble de la métropole dans une dynamique commune. Les réaménagements ciblent des types d'espaces aisément identifiables, comme les friches industrialoportuaires, de New York à Tokyo en passant par Londres et Madrid. L'équivalent actuel à Paris serait des projets comme Seine-Amont ou Paris Rive gauche, mais en revendiquant une véritable portée métropolitaine.

Les pôles scientifiques «mixtes», destinés à favoriser le développement de clusters, deviennent aussi des zones d'aménagement prioritaires, car dans ce type d'espace, «l'urbain» s'affirme comme la clef de nouveaux modèles territoriaux de croissance. Cambridge, la Silicon Valley ou Barcelone ne créent plus seulement des parcs scientifiques plus denses que d'anciens campus, mais cherchent en même temps une mixité territoriale. En Ile-de-France, cela correspondrait à Paris Rive gauche, voire à la Plaine de France ou à l'OIN Massy-Saclay-Saint Quentin.

Les clusters peuvent aider les régions métropolitaines à élaborer des visions stratégiques et jouer un réel rôle fédérateur, puisqu'ils sont spécialisés d'un point de vue économique, et transversaux d'un point de vue spatial, en raison des acteurs impliqués. Les équivalents parisiens d'aujourd'hui seraient les pôles de compétitivité, en tant qu'essais de mobilisation des acteurs régionaux autour de projets à haute va-

leur ajoutée, dans des territoires aux contours souples.

L'audace architecturale et urbaine

Sans se focaliser sur un seul quartier de la ville, certaines métropoles jouent la carte des gestes architecturaux ou urbains, comme Stockholm qui fait le pari de la ville aux normes HQE. S'ils sont monumentaux, ces gestes peuvent faire basculer la perception d'une ville à l'échelle internationale et locale: c'est le cas de Bilbao. Le pari est toutefois délicat à relever pour une grande métropole, car il repose sur un projet particulièrement exposé, ou sur une accumulation de projets et une mise en perspective de ceux-ci, comme les grands projets des années 1970-80 à Paris. Après plusieurs années d'absence sur la scène internationale, on recense à nouveau plusieurs grands gestes architecturaux voulant replacer Paris dans le cœur de la modernité: Quai Branly, Tour Phare, Philharmonique ou Fondation Louis Vuitton, sans compter la remise en chantier des Halles.

Dans le domaine des paris environnementaux mobilisant les acteurs locaux ou mettant en question le modèle qu'une ville porte, la tentative de Los Angeles est remarquable: la métropole cherche à corriger son caractère de ville très étalée, grâce au programme Compass. Il s'agit d'une révolution dans l'image que Los Angeles a d'elle-même.

L'image de marque

Dans un tout autre ordre, les métropoles peuvent chercher à s'identifier à un type d'activité. La transformation logistique aux Pays-Bas est ainsi parfaitement assumée, tandis que Bruxelles s'appuie entièrement sur la diplomatie pour entretenir sa diversité économique. Paris est en perte de vitesse sur ce point, la ville n'ayant pas réussi à accueillir l'une des grandes insti-

tutions qui organiseront le monde de demain : le souhait d'y installer une Organisation Mondiale de l'Environnement nourrissait cette ambition.

Selon la même logique de valorisation d'un « label » local, la recherche d'événements offrant une vitrine sur le monde engage la plupart des grandes métropoles. Mais cela s'associe plus rarement à une véritable base stratégique de développement local. Barcelone s'est ainsi construite en tant que métropole allant d'événement en événement (Jeux Olympiques de 1992, exposition universelle...). À chaque occasion, la dynamique métropolitaine était remise en perspective afin de mieux accueillir les invités. On observe la même démarche à Londres, depuis l'obtention des Jeux Olympiques : la ville en profite pour résoudre de nombreux problèmes de coopération dans l'agglomération, mais aussi pour lancer de très grands projets territoriaux qui n'avançaient pas.

Conclusion

L'aptitude d'une métropole à faire prospérer ses acteurs économiques locaux est aussi importante que son attractivité vis-à-vis de l'extérieur : la recherche d'avantages comparatifs à faire valoir ne saurait donc se faire en sacrifiant la « croissance locale endogène ». Ces deux chemins de la croissance métropolitaine ne devraient pas être exclusifs l'un de l'autre, ce

qui rend plus complexes les choix locaux. Les politiques ne sauraient toutefois se résoudre à traduire ces choix dans les éléments de cadrage de la nouvelle loi sur les associations et les collectifs : le contexte métropolitain rend les choix internes à la fois plus durs à concilier et plus délicats à faire.

Une autre appréhension de la géographie des métropoles, moins statique et plus réticulaire, est incontournable. Cela s'applique à l'intérieur de la métropole, où la transformation de la géographie locale conduit à des espaces plus bouillonnants qu'agencés et structurés, et cela est valable aussi à l'extérieur, où la globalisation des échanges tend à recomposer les hiérarchies urbaines héritées et à fragiliser mécaniquement la position dominante du centre.

C'est par leur agilité organisationnelle que les métropoles parviendront à se replacer dans des contextes internationaux en perpétuelle évolution, ou à nouer de nouveaux partenariats, au moyen d'une lecture plus déconcentrée de la gouvernance métropolitaine (avec toutes ses difficultés de mise en œuvre). D'un point de vue économique, la sélectivité associée à une stratégie métropolitaine ne signifie pas une hiérarchisation stricte du développement. Les métropoles « généralistes » peuvent tout à fait concurrencer les villes spécialisées, à condition de ne pas mélanger gouvernance métropolitaine et gouvernance industrielle : les lieux de décision, les temporalités et les objectifs poursuivis sont à chaque fois différents.

Maîtriser les temporalités et définir des dynamiques métropolitaines

À l'échelle urbaine, les conflits d'intérêt sont déjà nombreux. À cela s'ajoute la complexité spatiale propre d'une métropole : en raison de leur extension territoriale, les grandes villes mondiales sont confrontées à la nécessité de « rationaliser » leur organisation interne, par une réflexion sur leurs contours et leurs prérogatives. Les enjeux qui en découlent impliquent un triple renouvellement du regard que nous portons sur les très grandes villes, sur Paris en particulier. Les trois axes suivants sont très souvent exploratoires, car la majorité des métropoles mondiales sont toujours en pleines mutations :

- *Le fonctionnement métropolitain suppose de constamment varier les échelles considérées, non seulement pour comprendre les dynamiques traversant l'espace urbain, mais aussi pour entreprendre la plupart des actions nécessaires à l'adaptation de ce territoire.*
- *La complexité métropolitaine et les multiples risques pouvant affecter la rentabilité des projets techniques supposent de nouveaux modes de financement. Certains investissements ne sont ainsi rentables qu'à condition de dépasser le seul critère de la rentabilité du service urbain en tant que tel, pour intégrer la notion de rentabilité métropolitaine, au moyen d'une valorisation foncière associée à la réalisation du projet. Il faut donc, plus qu'ailleurs, lier les investissements en transports, en logements et en équipements.*
- *Le montage de projets impose d'articuler les stratégies économiques et les stratégies territoriales. Les projets urbains sont soumis en partie aux modalités de la territorialisation des priorités économiques. C'est dans les allers-retours entre les projets locaux et les stratégies métropolitaines que se concrétise ou non la vitalité d'une métropole, renvoyant à la question de la gestion simultanée des différentes échelles.*

Affronter la question de la gouvernance métropolitaine

Organisation du pouvoir : comment adapter la gouvernance ?

En raison des spécificités propres à l'organisation historique de chaque métropole, il est difficile de réformer leurs systèmes de gouvernance financiers et institutionnels. On trouve ainsi des formes très variées d'adaptation des gouvernements locaux, ne serait-ce qu'à l'échelle européenne (gouvernement métropolitain de Londres, agences de coopération sectorielles ou générales comme les intercommunalités françaises, coordinations institutionnelles informelles comme dans la Ruhr et la Randstad, règlement de problèmes ponctuels comme à Barcelone, voire mécanismes purement fiscaux).

Selon Knapp et Schmitt, les politiques volontaristes menées jusqu'aux années 1980 pour « stimuler » Paris par des projets (villes nouvelles, Roissy, La Défense...) ont doté la région capitale d'une grande avance sur ses voisines. L'Ile-de-France disposerait par ailleurs d'un système de gouvernance « relativement avancé mais instable ». Le problème de la région est d'arriver à faire converger les solutions à deux soucis : d'une part les acteurs locaux ont besoin d'une certaine stabilité que le retrait de l'État a affectée, d'autre part, l'évolution de la gouvernance locale requiert plus encore qu'avant un engagement fort des acteurs politiques et économiques, pour éviter un risque de balkanisation de la région sans pour autant brider les initiatives.

Selon l'OCDE, l'Ile-de-France converge lentement vers une rationalisation des échelons et des responsabilités, mais elle n'aurait pas enco-

re la capacité ni les compétences pour être un véritable gouvernement métropolitain.

Une métropole ne colle jamais à une organisation administrative ou politique : c'est le fond de la question métropolitaine. Au-delà des documents d'aménagement ou d'urbanisme qui, tels le SDRIF, dotent la métropole de cadres pour se bâtir au quotidien, les métropoles peuvent se munir d'agendas spécifiques, de documents stratégiques, ou du moins de lieux de concertation où formuler et élaborer les ambitions et visions d'avenir de la métropole. La mise en place implicite ou explicite d'une stratégie suppose a minima la synchronisation des agendas régionaux autour de défis clairement identifiés¹³. Si la mobilisation des acteurs autour d'une vision métropolitaine n'est faite qu'en partie, le risque est grand que se développe un écart entre l'affichage de projets ambitieux et des réalisations décevantes. Dans cette optique, les stratégies de développement doivent être plus qu'une concaténation¹⁴ de principes réunis dans un document : elles doivent définir les relations entre les acteurs qui porteront les qualités du territoire considéré, en influençant la façon dont les gens pensent agir sur leur espace. Évidemment, cela est extrêmement difficile, puisque cela impose de sortir de répartitions « traditionnelles » des rôles.

Ancrer une vision stratégique

Dans cette mise en œuvre, plans ou schémas stratégiques et projets ne sont pas des couches imperméables : ils participent mutuellement à la construction du discours sur la métropole et à la définition de règles acceptées par les acteurs

13. Ce point de vue est synthétisé par Torisu (2006) : « 1°) Elaborer une vision stratégique à long terme, 2°) établir des objectifs atteignables à court terme, 3°) impliquer un grand nombre d'acteurs ».

14. C'est-à-dire l'action d'enchaîner ou de mettre bout à bout des principes dans un document (cf. *Grand Robert de la Langue Française*).

en place. En effet, les réflexions sur les projets urbains nourrissent le repérage des richesses de l'espace régional, qui sont autant d'amorces à la territorialisation de projets métropolitains. En retour, la territorialisation des projets assigne des fonctions métropolitaines à des espaces définis.

Les échelles temporelles ne doivent pas non plus être fixées et les stratégies, si elles sont formulées de manière consciente et volontaire, doivent pouvoir évoluer. Si elles ne sont pas entérinées dans un cadre documenté, il faut alors conserver à l'esprit que les débats comme les consensus¹⁵ (au travers desquels les visions métropolitaines peuvent s'élaborer) demandent un effort permanent de dialogue, de concertation et d'actualisation.

Résoudre la question du leadership local

Ces pré-requis interrogent sur la constitution d'un leadership métropolitain à trois moments précis: lorsqu'on définit le territoire de pertinence de la métropole, lorsqu'on détermine l'agenda des travaux, et enfin lors de la gestion effective des décisions.

Un préalable à la construction du consensus politique est l'accord autour d'un contour métropolitain, afin de fixer le type de stratégie urbaine qui y sera élaboré. Au-delà de la zone dense, selon quelles modalités considérer la région économique? La façon dont le Greater South East londonien est politiquement constitué n'est pas acceptée par tous. De la même manière, de quelle légitimité le SDRIF peut-il se prévaloir lorsqu'il parle des franges non-franci-

15. Ces engagements peuvent prendre la forme d'un consensus multipartite: le leadership ne signifiant pas nécessairement qu'il y a une seule tête qui décide ce que le collectif doit faire, mais suppose que, une fois qu'une partie ou l'ensemble de ce collectif s'est engagé, les décisions seront suivies d'effets.

liennes de la région Ile-de-France, auxquelles le SDRIF s'ouvre pourtant? Au lieu de constater une impuissance, il faut se demander comment construire une légitimité sur un nouveau périmètre, associant de nouveaux acteurs, pour les conduire à changer leurs frontières mentales.

La discussion pour savoir qui possède le leadership sur l'agenda peut venir d'un problème d'accord sur l'échelle légitime pour arrêter les orientations. Qu'une échelle soit légalement désignée n'empêche ni les contestations, ni les pressions, ni les réécritures de projets. Sous des formes et à des échelles diverses, les relations entre le Land de Berlin et les quartiers, ou celles entre l'autorité londonienne et les districts, rappellent les discussions entre la Région et les départements ou certaines communes d'Ile-de-France... Au-delà du seul « design » institutionnel, il faut considérer qui, parmi les acteurs, a les moyens politiques d'orienter les décisions, l'équilibre entre pouvoirs officiels et circuits officieux étant propre à chaque métropole et évoluant au gré des prises d'initiatives. New York est ainsi une ville exceptionnellement bien pourvue en lieux de réflexion et en organisations indépendantes en matière d'aménagement urbain. Il apparaît toutefois que la réunion de tous ces planificateurs conduit assez systématiquement à privilégier les arbitrages de court terme sur les grandes orientations.

Enfin, le leadership sur la réalisation de l'agenda consiste, pour une collectivité métropolitaine, à amener les acteurs à tenir leurs engagements sans qu'il existe de contrainte définitive. À l'échelle des grandes villes mondiales, peu de métropoles peuvent prétendre y parvenir et surtout, les éléments de consensus ne se trouvent souvent que de manière conjoncturelle sur des projets spécifiques et délimités. L'enjeu est alors de parvenir à les concrétiser dans le court laps de temps où l'opportunité se présente de manière crédible.

Financement des projets : revaloriser les approches urbaines systémiques

L'effet local d'un projet est moins perceptible à l'échelle d'une métropole, alors même qu'il est généralement plus complexe à monter¹⁶. Sur les logements comme les transports, un problème de malthusianisme est ainsi constaté par la plupart des acteurs des grandes villes occidentales. L'un des buts des stratégies métropolitaines est précisément de trouver un moyen de sortir de terre des projets souvent engloutis, faute de croyance en la réalisation des ambitions affichées.

L'exemple des politiques de transport est symbolique de ces difficultés. Les coûts d'entretien de ces infrastructures sont très élevés et grèvent les budgets d'investissement de la plupart des grandes métropoles dotées de réseaux historiques. Dans ce cadre, les marges de manœuvre d'une autorité de régulation sont toutefois multiples. Elles sont en partie tarifaires, car les usagers contribuent naturellement à financer l'amélioration des dessertes, bien que les recettes ne représentent la plupart du temps qu'une moitié des budgets de fonctionnement. Elles peuvent venir aussi de subventions de l'État ou de collectivités locales, puisque les projets de transports collectifs sont facteurs de multiples effets externes positifs (agglomération, réduction des congestions routières, etc.). Le recours à l'emprunt est également une option tout à fait pertinente : les projets de transports en commun constituent des investissements dont le rendement est certes à très long terme,

16. Car il est techniquement plus compliqué dans l'urbain dense, et politiquement moins soutenu du fait de la dilution des responsabilités, dans le cadre de finances peu portées à l'investissement public, alors que l'argent existe.

mais positif dès lors qu'il est adossé à du foncier. Cependant, il est délicat de financer l'ensemble d'un plan par l'emprunt, car lorsque les projets se multiplient, les risques de dérapage des coûts grimpent eux aussi. Une approche institutionnelle est donc également possible, afin de se prémunir contre le risque qu'un projet mange tous les autres crédits (comme Météor et Eole dans les années 1990). Dans ce cas, des partenariats public-privé construits dans le respect des formes et des risques portés constituent une solution à ne pas écarter.

Enfin, une synchronisation des projets techniques et des plans urbains est fondamentale pour améliorer la rentabilité des projets. Cela suppose bien sûr que les calendriers soient crédibles et s'agencent correctement. Les projets de réaménagement de l'Est de Londres tels qu'ils étaient pensés à l'origine, les travaux d'extension du métro de Hong-Kong, plusieurs exemples illustrent comment la gestion intégrée d'un projet technique et d'un projet urbain permet de compenser les risques opérationnels et les coûts engagés par ces investissements de long terme, grâce à des « marges » urbaines à court terme. Le développement de la zone peut s'appuyer sur le fait que l'arrivée des infrastructures valorise des espaces auparavant enclavés. Non seulement la nouvelle infrastructure offre un accès en transports à des territoires qui en étaient privés (augmentant mécaniquement la population couverte et sa part de marché sur les déplacements urbains), mais en outre, l'arrivée de l'infrastructure dynamise les quartiers concernés et y attire plus de monde qu'auparavant, affirmant encore le rôle de charpente de la nouvelle infrastructure.

Ainsi, le sous-investissement dans les projets de transports en commun est en partie lié à l'absence d'une vision stratégique métropolitaine (à laquelle subordonner les questions budgétaires) et à une difficulté à penser la ville comme un système dynamique. Chaque projet,

considéré indépendamment des autres projets de transport et de la dynamique urbaine, peut ne pas faire sens : trop cher, pas assez rentable. Mais c'est oublier qu'un logement ou une station de métro ne sont que des éléments constitutifs d'un tout urbain et qu'ils ne prennent pleinement leur valeur que dans ce cadre. Le fait que de plus en plus de groupes privés se lancent dans l'aménagement concerté de territoires témoigne de la rentabilité des investissements croisés.

Les filières économiques de demain et leur ancrage territorial

L'ancrage territorial des filières dans l'économie de la métropole est, avec le leadership et le financement des métropoles, l'un des trois axes fondamentaux pour appréhender la recomposition des métropoles contemporaines.

Territorialisation des filières et ancrage des réseaux d'échanges

Si les nouvelles technologies n'ont pas remplacé le besoin d'une proximité physique entre les acteurs d'un secteur économique, les modalités territoriales selon lesquelles ce besoin se pense évoluent. Tous les acteurs n'ont pas besoin de se voir tous les jours ; pour certains, le besoin de face-à-face est hebdomadaire, pour d'autres il est mensuel. Suivant cette flexibilité, les zones de plus grande créativité sont aujourd'hui les lieux qui proposent les possibilités de rencontre les plus variées. À la suite du modèle des campus ou des parcs technologiques, on assisterait au retour en force du modèle européen de la ville comme « bouillon culturel », de Barcelone à San Francisco. La forme organisationnelle de la Silicon Valley n'est pas périmée, mais

l'ancrage territorial du développement change. Il est donc impératif de s'assurer de la capacité de la métropole à repérer et à financer des initiatives individuelles émergeant en son cœur, puis à faciliter leur développement sur le site métropolitain.

Ces évolutions ne sonnent donc pas le glas des grandes métropoles, mais peut-être marquent-elles la fin d'un format de développement économique autour de zones d'activités très spécialisées, alors même que les logiques « agglomératives » des marchés immobiliers et fonciers favorisent un zoning de fait. Ce constat interpelle fortement le pouvoir et le régulateur qui peut, de fait, agir directement pour prévenir ces évolutions naturelles mais à contre-courant.

L'agglomération parisienne a ici des avantages concurrentiels historiques, car elle a possédé au plus haut point cette aptitude à concevoir la ville plurielle et dense. Cela correspond aujourd'hui aux opérations de Paris Rive gauche, mais il existe beaucoup d'autres opportunités au cœur de l'agglomération ou plus loin, au Nord de Paris ou sur le plateau de Saclay.

Par ailleurs, les concentrations d'activités que l'on peut repérer dans de nombreuses villes ou territoires du Bassin parisien présentent un intérêt évident dans la perspective d'une coordination métropolitaine. La réorganisation permanente des filières économiques contribue localement à la constitution de territoires spécialisés d'un point de vue économique (encourageant la complémentarité régionale), et transversaux d'un point de vue spatial (forçant à une coopération entre les acteurs locaux). Ils invitent ainsi à replacer les schémas de développement économique dans des échelles plus vastes.

Les réseaux de coopération, face cachée de la concurrence métropolitaine

L'un des enjeux de fond est de véritablement réconcilier les grandes métropoles avec le reste de leur espace national et de les faire participer à des réseaux d'échanges communs (plutôt que de distribuer les crédits entre territoires). La concurrence entre les métropoles et les autres villes de leur bassin est une illusion d'optique, car il est inenvisageable pour une ville de province d'espérer offrir seule une alternative à la métropole. Symétriquement, une grande métropole n'existe que difficilement sans arrière-pays¹⁷.

Vu de Tokyo ou Los Angeles, l'espace métropolitain parisien constitue un seul territoire, qui peut couvrir la France dans son ensemble ou le seul Bassin parisien. Mais on ne peut considérer le fonctionnement de ces bassins métropolitains comme celui de régions administratives. Comment envisager l'organisation d'une telle coopération, dans la mesure où l'avènement de cette nouvelle échelle ne vaut que si elle permet de passer à une façon opératoire de penser le territoire ?

Dans le cas du Bassin parisien, l'absence de coopération n'affectera pas la position francilienne en valeur absolue, mais un réseau d'échanges solide à l'échelle interrégionale (dont le contour tire son sens de l'intensité des échanges en son sein) porterait plus d'opportunités qu'une situation d'indifférence. Toutefois, les difficultés soulevées par les nouvelles figures de la coopération métropolitaine se retrouvent autour de toutes les grandes métropoles.

17. Sauf dans les cas atypiques de villes quasi exclusivement financières comme Londres ou Hong-Kong, qui découvrent les problématiques de l'hinterland lorsqu'elles sont confrontées à la diversification de leurs activités.

Réorganisation des politiques de développement : sélectionner des politiques pour des filières cibles

Si l'affichage d'une économie sélective est un atout, il n'est pas pour autant besoin d'organiser une hiérarchie forte entre les investissements dans les différents secteurs industriels locaux. Il est préférable de s'enquérir du degré d'agrégation entre stratégie régionale et stratégie de communication. Faut-il en effet communiquer sur la richesse des différents secteurs, ou ne vendre qu'un seul label comme le « cleantech », qui recouvrirait de nombreuses sous-catégories (biotechnologies, énergies nouvelles, etc.) de la Silicon Valley ? Ce défi recouvre deux problématiques : une première, marginale, a trait à la médiatisation des stratégies régionales. Une seconde, plus lourde, renvoie à la question de la cohérence des financements : faut-il que les acteurs publics et privés ciblent leurs investissements dans les mêmes filières ou pas ? Faut-il concentrer ou diversifier les placements ? Et comment les coordonner ?

Dans ce contexte évolutif où la diversité des secteurs est souvent le gage d'innovations croisées, la région parisienne dispose de grandes ressources. Mais l'absence apparente de spécialisation affaiblit sa lisibilité économique : elle est en concurrence avec Londres et New York sur les services à haute valeur ajoutée, mais en même temps en compétition avec Tokyo, la Silicon Valley ou les régions rhénanes sur le développement technologique et industriel.

Une réponse fondamentale réside dans le dépassement d'une stricte approche régionale. Les jeux d'échelle et les coopérations croisées ne marchent définitivement que lorsque les acteurs cherchent à se projeter hors de la région. Le manque de travaux de recherche sur la territorialisation de filières économiques à l'échelle planétaire n'aide évidemment pas à transcrire

dans la pratique des allers-retours entre le contexte économique international et l'ancrage local des politiques de développement.

Conclusion

Confrontées à une transformation radicale de leur environnement économique et social, les très grandes métropoles sont loin d'être démunies. Si elles doivent affronter des problèmes spécifiques liés à leur taille, si chacune est originale au point qu'il n'existe pas de forme prédéfinie de gouvernance qui lui soit adaptée, la plupart de ces métropoles disposent d'atouts pour se réinventer. Ces atouts sont au moins aussi importants que les attributs passés auxquels elles sont en train de renoncer. C'est le cas de Paris.

Cela suppose toutefois une aptitude et une volonté de s'inventer un avenir. Le malthusianis-

me de beaucoup de grandes métropoles interpelle ainsi sur leurs capacités à conserver leurs atouts. Leur incapacité à engager des investissements lourds, est en partie inhérente à la taille des territoires : l'ampleur des sommes à mobiliser, l'inertie des territoires, les risques urbains, la difficulté à percevoir les effets de levier potentiels associés à la réalisation de projets, tous ces éléments expliquent ainsi les réticences et les déficits d'investissements beaucoup plus que les structures de gouvernance locale.

Dans la plupart de ces grandes métropoles, l'enjeu est ainsi plus de parvenir à engendrer des projets structurants à l'échelle de la métropole, plutôt que des projets éparpillés. Cela suppose de réfléchir aux systèmes de gouvernance permettant de réaliser ces ambitions dans les meilleures conditions, de redynamiser la volonté d'entreprendre et d'engager la métropole dans une nouvelle histoire à moyen-long terme.

Bibliographie

- AAKER, 1996, « Measuring Brand Equity across Products and Markets », *California Management Review*, 38 (3), 102-120.
- Agence Régionale de Développement, 2005, *Paris Ile-de-France, une région attractive*.
- AtisReal, 2007, *European Office Mark et 2007*.
- BACE, 2006, Rapport annuel.
- BACE, 2004, Rapport annuel.
- BAUDOUIN R., 2005, « Le potentiel économique de l'Ile-de-France: chances et risques de la mondialisation », communication aux ateliers du SDRIF.
- BEAVERSTOCK J.V., SMITH R.G. et TAYLOR P.J., 1999, « A Roster of World Cities », *Cities*, 16 (6), 445-458.
- CAVAILHÈS J., GAIGNÉ K. et THISSE J-F., 2007, « Trade and the structure of cities », in *Journal of Urban Economics*, à paraître.
- CESR Ile-de-France, 2003, *Le financement des transports de la région Ile-de-France, perspective à moyen terme*.
- Chausson Finance, 2006, *L'indicateur Chausson finance*, 2^e semestre 2006.
- CHEMETOV P. et GILLI F., 2006, *Une région de projets, l'avenir de Paris*, rapport pour la DIACT, coll. Travaux n° 2, La Documentation Française.
- CHESHIRE P. et GORNOTSTAEVA, 2002, « Villes et régions urbaines: des comparaisons fiables doivent reposer sur des territoires comparables », in *Cahiers de l'IAURIF* n° 135, 13-31.
- CNUCED, 2006, *Rapport sur l'investissement dans le monde*.
- Conseil Économique et Social, 2005, *Comparaison internationale des politiques d'accueil des étudiants étrangers, quelles finalités, quels moyens ?*
- Conseil Régional d'Ile-de-France, 2006, *Schéma Régional de Développement Économique: diagnostic, axes stratégiques, gouvernance*, tome I.
- Conseil Régional d'Ile-de-France, 2007, *Schéma Directeur de la Région Ile-de-France*.
- CROCIS, 2001a, « L'Ile-de-France dans les métropoles européennes, n° 1: populations, dynamisme, potentiels d'innovation », *Enjeux Ile-de-France*, n° 25.
- CROCIS 2001b, « L'Ile-de-France dans les métropoles européennes, n° 2: la compétitivité régionale en question », *Enjeux Ile-de-France*, n° 34.
- CROCIS, 2002, « L'Ile-de-France dans les métropoles européennes, n° 3: les débats autour de l'attractivité régionale », *Enjeux Ile-de-France*, n° 36.
- CROCIS, 2003, « L'Ile-de-France dans les métropoles européennes, n° 4: les investissements directs étrangers révélateurs de l'attractivité régionale », *Enjeux Ile-de-France*, n° 48.
- CROCIS, 2006a, « Filières d'avenir: quelles sont les grandes filières techniques et scientifiques franciliennes? », in *Les cahiers du Crocis*, n° 20.
- CROCIS, 2006b, « De l'externalisation à l'off-shore, une nouvelle donne pour les SSII franciliennes », in *Les cahiers du Crocis*, n° 21.
- CROUCH C., 2006, « Specialization and networking in medium-sized cities », in *Competitive Cities in the Global Economy*, OECD Territorial Reviews, 317-328.
- Cushman & Wakefield Healey & Baker, 2002, *Main streets across the world 2002*.
- Cushman & Wakefield Healey & Baker, 2004, *European Cities Monitor 2004*.
- Cushman & Wakefield Healey & Baker, 2005, *European Cities Monitor 2005*.
- Cushman & Wakefield Healey & Baker, 2006, *Main streets across the world 2006*.
- D' COSTA A., 2006, « Exports, University-Industry linkages and innovation challenges in Bangalore, India », in *World Bank Policy Research Working Paper* n° 3887.
- DAVEZIES L., 2007, *Croissance sans développement en Ile-de-France*, rapport pour l'institut CDC pour la recherche.
- DIZAIN R., 2002, « Immobilier de bureaux et compétitivité dans les métropoles du Nord-Ouest de l'Europe », in *Cahiers de l'IAURIF* n° 135, 99-107.
- DONZELOT J., 2004, « La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification », in *Revue Esprit*, mars.
- DREIER P., MOLLENKOPF J. et SWANSTROM T., 2004, *Place matters, Metropolitcs for the Twenty-first century*, University Press of Kansas.
- DREIF, 2003, *La place de la région dans le monde et en Europe, réflexions sur l'avenir de l'Ile-de-France*, rapport élaboré sous la responsabilité de Régis Baudouin.
- DRIRE, 2007, *Enjeux et défis de l'industrie en Ile-de-France*.
- DTZ, 2007, *Global Office Occupancy Costs Survey*.
- DURANTON G. et PUGA D., 2001, « Nursery Cities: urban diversity, process innovation, and the life cycle of products », in *American Economic Review* 91 (5), 1454-1477.
- EMTA, 2004, *Baromètre EMTA des transports publics dans les métropoles européennes*.
- ESTEBE P. et Le GALES P., 2003, « La métropole parisienne: à la recherche d'un pilote? », in *Revue française d'administration publique* n° 107, 345-356.
- FAURE A., 2003, « Montréal, laboratoire politique, une métropole à l'épreuve du pouvoir d'agglomération », in *Revue française d'administration publique* n° 107, 369-379.
- FRÉMONT A., 2002, *Le Bassin parisien*, Documentation Française.
- FUJITA M. et THISSE J-F., 2002, *Economics of Agglomeration – Cities, Industrial Location and Regional Growth*, Cambridge University Press.
- GILLI F., 2007, « Pôles nourriciers et pôles spécialisés: les transferts d'établissements dans la région urbaine de Paris », in PUMAIN D. et MATTEI F. (eds.), *Données urbaines-5*, Economica, 2007.

- GILLI F., 2006, «La région parisienne entre 1975 et 1999: une mutation géographique et économique», in *Economie et Statistiques* n° 387, 3-32.
- GILLI F., 2005, «Le Bassin parisien: une région métropolitaine», in *Revue Européenne de Géographie*, 305 (4).
- GILLI F., 2002, «Déplacements domicile-travail et organisation du Bassin parisien», in *L'Espace géographique* 31, 4, 289-306.
- GOLLAIN V., 2001, *La science et la technologie dans les régions urbaines fonctionnelles du Nord-ouest de l'Europe*, IAURIF - GEMACA II.
- GORDON I., 2002, «Compétitivité des villes: quelle importance au XXI^e siècle? Comment la mesurer?», in *Cahiers de l'IAURIF* n° 135, 33-41.
- GORDON I., 2004, «A disjointed dynamo, the Greater South-East and inter-regional relationships», in *New Economy*, 11, 1, 40-44.
- GOTTMANN J., 1961, *Megalopolis*, Twenties Century Fund, New York.
- GUANNEL B., 2003, «Les échanges internationaux intragroupe dans la mondialisation industrielle», *Chiffres clés* référence n° 247, novembre, Sessi.
- GUIMERÁ R., MOSSA S., TURTSCHI A. Et AMARAL, 2005, «The worldwide air transportation network: anomalous centrality, community structure and cities' global roles», in *LAN Proc. Natl. Acad. Sci. U.S.A.* 102, 7794-7799.
- GYOURKO J., MAYER C. et SINAI T., 2006, *Superstar cities*, NBER Working Paper.
- HAILA A., 2003, «Les institutions de régulation du domaine foncier à Singapour», in *Revue française d'administration publique* n° 107, 421-432.
- HALBERT L., 2006, «The polycentric City-Region that never was: the Paris agglomeration, Bassin Parisien and Spatial Planning Strategies in France», *Built Environment Special Issue*, «Reflections on the Polycentric Metropolis» 32 (2), 184-193.
- HALL P. et PAIN K., 2006, *The Polycentric Metropolis: Learning from Mega-City Regions in Europe*, London Earthscan.
- HALPERN C. and HÄUSSERMANN, 2003, «Vers une sortie de la crise? Les attermolements de la métropole berlinoise au terme d'une décennie de querelles de clocher», in *Revue française d'administration publique* n° 107, 331-344.
- HARLOE M., 2003, «Le nouveau gouvernement métropolitain de Londres: vers la terre promise?», in *Revue française d'administration publique* n° 107, 319-331.
- HARRISON J., 2007, «From Competitive Regions to Competitive City-Regions: a New Orthodoxy, but some Old Mistakes», in *Journal of Economic Geography* 7 (3), 311-332.
- HECQUET V. et LAINÉ F., 1999, «Structures industrielles locales et formes d'organisation économiques», in *Economies et Statistiques* n° 326-327, 205-224.
- HENRY E., 2003, «Gigantisme métropolitain et gestion des transports à Sao Paulo», in *Revue française d'administration publique* n° 107, 409-419.
- HOORNWEG D., RUIZ NUNEZ F., FREIRE M., PALUGYAI N., VILLACEVES M. Et WILLS HERRERA E., 2007, «City Indicators: Now to Nanjing», *World Bank Policy Research Working Paper* n° 4114.
- IAURIF, 2000a, «L'ambition londonienne: planification et redéveloppement urbain», *Note Rapide* N° 272.
- IAURIF, 2000b, «Les entreprises étrangères en Ile-de-France», *Note Rapide* n° 276.
- IAURIF, 2001a, «Les réseaux locaux de *Business Angels* en Ile-de-France», *Note Rapide* N° 284.
- IAURIF, 2001b, *L'Airport City et son intégration régionale*, Rapport final du projet Interreg IIC COFAR.
- IAURIF, 2002a, «L'économie des grandes métropoles européennes: quelles situation pour l'Ile-de-France?», *Note Rapide* n° 302.
- IAURIF, 2002b, *Tokyo: stratégies de développement urbain de la région métropolitaine*, rapport de mission d'étude (juin 2002).
- IAURIF, 2003a, «L'Ile-de-France dans son environnement territorial national et européen: un positionnement à réinventer - 1», *Note Rapide* n° 319.
- IAURIF 2003b, «L'Ile-de-France dans son environnement territorial national et européen: un positionnement à réinventer - 2», *Note Rapide* n° 320.
- IAURIF, 2003c, «Stratégies de développement et performances économiques des métropoles européennes», Actes de la conférence tenue le 7 février 2003 au Conseil Régional d'Ile-de-France.
- IAURIF, 2003d, «Le *London Plan*, contenu et processus d'élaboration», *Note Rapide* n° 317.
- IAURIF, 2005a, «*Compass*, un programme visionnaire face à l'étalement de Los Angeles», *Note Rapide* n° 390.
- IAURIF, 2005b, «*Thames Gateway*, le grand projet du maire de Londres», *Note Rapide* n° 373.
- IAURIF, 2005c, «Compétences et technologies croisées en Ile-de-France: la clé de l'innovation», *Note Rapide* n° 390.
- IAURIF, 2005d, *Villes européennes et intégration de l'environnement*, rapport réalisé par le Département Environnement Urbain et Rural.
- IAURIF, 2006a, «Les leviers de l'attractivité des métropoles: exemples internationaux», *Note Rapide* n° 413.
- IAURIF, 2006b, «Entre développement high-tech et croissance démographique, Cambridge est à la recherche d'un avenir durable», *Note Rapide* n° 416.
- IAURIF, 2006c, *Synthèse de l'offre commerciale existante et en projet en Ile-de-France, état à la fin du premier semestre 2006*.
- IAURIF, 2006d, *Madrid, une région en forte croissance, aménagement et planification*, Compte rendu de visite (3-5 mai 2006).

- IMD, 2006, *The World Competitiveness Scoreboard 2006*.
- JAYET H., PUIG J-P. et THISSE J-F., 1996, « Enjeux économiques de l'organisation du territoire », in *Revue d'Economie Politique* vol.106, n° 1, 128-157.
- Jones Lang LaSalle, 2004, *Paris face à l'Europe : une position à défendre*.
- JULIEN P., 1994, « les fonctions stratégiques dans cinquante villes de France », *Insee Première* n° 300.
- KAUFMANN D., LEAUTIER F. et MASTRUZZI M., 2005, « Governance and the City, an Empirical Exploration into Global Determinants of Urban Performance », *World Bank Policy Research Working Paper* n° 3712.
- KAUFMANN S., 2007, « Boomtown Bangalore », in *Le Monde*, 26 avril.
- KLOOSTERMANN R.C. et MUSTERD C., 2001, « The polycentric urban region: towards a research agenda », *Urban Studies* 38-4, 623-633.
- KNAPP W. et RIOU D., 2002, « Transports, accessibilité et compétitivité économique », in *Cahiers de l'IAURIF* n° 135, 87-97.
- KNAPP W. et ROMERA A-M, 2002, « La gouvernance dans les régions urbaines fonctionnelles, réintroduction d'une question ancienne », in *Cahiers de l'IAURIF* n° 135, 115-123.
- KNAPP W. et SCHMITT P., 2002a, « Le profil socio-économique de RhinRuhr », in *Cahiers de l'IAURIF* n° 135, 66-71.
- KNAPP W. et SCHMITT P., 2002b, « Restructuring Competitive Metropolitan Regions: on Territory, Institutions and Governance, RheinRuhr compared with London, Paris and the Randstad Holland », Paper n° 437, ERSA Congress 2002.
- KOCHAN B., 2006, *London, bigger and better?*, LSE London.
- KPMG, 2006, *Guide des choix concurrentiels, guide de KPMG sur les coûts des entreprises à l'échelle internationale 2006*.
- KRUGMAN P., 1995, *Development, Geography and Economic Theory*, MIT Press, Cambridge, MA.
- LE GALÈS P., 2003, *Le retour des villes européennes*, Presses de Sciences Po.
- LE GALÈS P. et LORRAIN D., 2003, « Gouverner les très grandes métropoles? », in *Revue française d'administration publique* n° 107, 305-317.
- LECOMTE D., 2002a, « La compétitivité économique des entreprises et l'environnement économique régional », in *Cahiers de l'IAURIF* n° 135, 5-11.
- LECOMTE D., 2002b, « Le positionnement économique des métropoles du Nord-Ouest de l'Europe », in *Cahiers de l'IAURIF* n° 135, 73-85.
- LEFÈVRE C., 2006, *Etude de la gouvernance des métropoles mondiales : Londres, New York, Tokyo, des références pour la métropole parisienne?*, étude réalisée pour l'Agence de Développement du Val-de-Marne.
- LORRAIN D., 2004, « Portrait d'entreprise, Singapour Inc. », *Flux* n° 58, octobre, 85-96.
- LORRAIN D., 2007, « Gouverner Shanghai, une modernisation publique », document de travail.
- Mayor of London, 2005, « Transport for London 5 Year Investment Program », *The TFL Business Plan 2005/6-2009/10*.
- Mercer Human Resource Consulting, 2007, *Defining Quality of Living*.
- MTA (Metropolitan Transportation Authority), 2006, *2005-2009 Capital Program Amendment*.
- NÉGRIER E. et TOMAS M., 2003, « Temps, pouvoir, espace, la métropolisation de Barcelone », in *Revue française d'administration publique* n° 107, 357-368.
- OCDE, 2006, *Competitive Cities in the Global Economy*, OECD Territorial Review.
- OCO Consulting, 2007, *World's Top 50 Cities for Foreign Investment*.
- ONU, 2005, *World Urbanization Prospects, the 2005 revision*.
- ORATE, 2007, *Territorial Dimension of the Lisbon/Gothenburg Process* (en revision).
- ORATE, 2005, *Les potentiels de développement polycentrique en Europe*.
- Paris Ile-de-France Capitale Économique, 2005a, *L'attractivité de l'Ile-de-France en 2004*, étude sur les implantations internationales dans les 15 principales métropoles européennes, Ernst&Young.
- Paris Ile-de-France Capitale Économique, 2005b, *L'image internationale de Paris*, enquête Ipsos auprès des chefs d'entreprises implantées en Europe.
- Paris Ile-de-France Capitale Économique, 2005c, *Faire de l'Ile-de-France une métropole du 21^e siècle, propositions concernant la révision du schéma directeur de l'Ile-de-France*.
- Paris Ile-de-France Capitale Économique, 2006, *De nouveaux enjeux pour l'Ile-de-France à la lumière de 5 années d'attractivité, Bilan 2006 des implantations internationales dans les 15 métropoles européennes les plus attractives*, Ernst&Young.
- Paris Ile-de-France Capitale Économique, 2007, *Paris Ile-de-France dans les classements mondiaux*.
- PETIT T., 2002, « Le profil socio-économique de la Randstad », in *Cahiers de l'IAURIF* n° 135, 54-58.
- PRAGER J-C., 2007, *Le management stratégique des grandes métropoles des pays avancés*, Agence pour la diffusion de l'information technologique (ADIT).
- Pricewaterhouse Coopers, 2006, *Cities of Opportunities, Business-readiness indicators for the 21st century*, New York City – Pricewaterhouse Coopers.
- Pricewaterhouse Coopers, 2007, *UK Economic Outlook*.
- ROGOWSKI R., 1999, *The Zipf Law and the Future of European Cities*, mimea, UCLA.
- RYKWERT J., 2000, *The Seduction of Place, the City in the Twenty-first Century*, Pantheon Books.
- SASSEN S., 1991, *The Global City: New York, London, Tokyo*,
- SCOTT A.J., « Mainspring of the creative city: lessons for policy-makers », in *Competitive Cities in the Global Economy*, OECD Territorial Reviews, 289-302.

- STIF, 2006, *TC 2005, Les transports en commune en chiffres en Ile-de-France*.
- TABOURET R., REVAULT P., BOUCHE P., GUTH S. et ZIEGLER V., « Les tangentielles en Ile-de-France », in *Échelles et temporalités des projets urbains*, PUCA, 2007.
- TAYLOR P.J., HOYLER M., EVANS D.M. et HARRISON J., 2007, "Balancing London? A Preliminary Investigation of the "Core City" and "Northern Way Spatial Policy Initiatives Using Multi-City Corporate and Commercial Law Firms", *GAWC Bulletin*, 224.
- TAYLOR P.J., CATALANO G. et WALKER D.R.F., 2002, « Measurement of the World City Network », *Urban Studies* 39 (13), 2367-2376.
- TERROIR P., 2005, « Développement économique et développement territorial », communication dans le cadre de l'atelier 1 du SDRIF (développer l'attractivité de l'Ile-de-France et l'insérer dans un espace plus large).
- The Economist, 2005, *The Economist Intelligence Unit's quality of life Index, the World in 2005*.
- The Anholt City Brand Index, 2005, *How the World views its cities*.
- The Anholt City Brand Index, 2006, *How the World views its cities*, second edition.
- TORISU E., 2006, « Policies to enhance city attractiveness: achievements and new challenges », in *Competitive Cities in the Global Economy*, *OECD Territorial Reviews*, 339-352.
- VAN WINDEN W., 2006, « Globalization and urban competitiveness: challenges for different types of urban regions », in *Competitive Cities in the Global Economy*, *OECD Territorial Reviews*, 303-316.
- VELTZ P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires*, PUF.
- WILLIAMS B. et SHIELS P., 2002, Le profil socio-économique de Dublin, in *Cahiers de l'IAURIF* n° 135, 49-53.
- WONG P.K., HO Y.P. et SINGH A., 2005, « Singapore as an innovative city in East Asia: an explorative study of the perspectives of innovative industries », *World Bank Policy research Working Paper* n° 3568.
- YUSUF S. et WU W., 2001, *Shanghai rising in a globalizing world*, Banque Mondiale, WPS 2617.
- ZERAH H., 2003, « Gouvernance métropolitaine et pilotage des réseaux techniques : le cas de la région métropolitaine de Mumbai (Bombay) », in *Revue française d'administration publique* n° 107, 395-407.

Hors norme en France par son poids démographique, scientifique, économique, etc., la métropole parisienne est restée hors du champ de la politique de soutien au rayonnement européen des métropoles décidée par le CIADT du 18 décembre 2003, tant cette très grande métropole a paru relever d'une problématique différente. Premier PIB européen, elle est en effet, surtout, l'une des quatre plus grandes métropoles au monde.

Mais dans une période de profonde mutation économique à l'échelle de la planète, la région capitale peut-elle rester à l'écart du mouvement observé dans les autres très grandes capitales occidentales, de plus en plus organisées en réseaux et en région urbaine? Quelles sont les caractéristiques de ces nouveaux modes d'organisation et en quoi cette évolution peut-elle affecter les conditions et les termes mêmes de la concurrence entre métropoles? Comment permettre à la région capitale de soutenir cette compétition, dans les conditions du XXI^e siècle, avec ces très grandes régions urbaines en réseaux mais aussi les grandes métropoles qui se constituent dans les pays émergents?

Autant de questions sur lesquelles le présent rapport, commandé par la DIACT, fait le point à partir des nombreux travaux disponibles, en les mettant en perspective par les enseignements qui peuvent en être tirés, par les questions qu'ils soulèvent et par l'identification des domaines à approfondir ou à explorer.

Après l'essai de Paul Chemetov et Frédéric Gilli sur la conception nouvelle de la centralité métropolitaine qu'une telle évolution implique (« Une région de projets: l'avenir de Paris » – DIACT – collection Travaux n° 2 (2006) – La Documentation française), il est en effet apparu indispensable à la Délégation de mieux cerner les nouveaux enjeux de la compétition internationale afin de bien saisir les logiques économiques, sociales et urbaines à l'œuvre dans la re-composition en cours et d'avoir une chance d'élaborer des réponses à la hauteur des enjeux.