

## 17.

### **Territoires et mégalo­poles, la course à l'attractivité**

*Le marché est mondial, mais un projet d'investissement s'ancre sur un territoire. Au territoire s'attache une identité, des infrastructures, des compétences, un cadre juridique particulier, des réseaux de sous-traitants et de distribution, une culture entrepreneuriale, des facilités d'accès à certains marchés. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication pourraient ouvrir la voie au télétravail décentralisé, où le monde rural accueillerait davantage d'actifs. Mais le tissu économique fonctionne différemment : la confiance, les réseaux d'acteurs requièrent la rencontre. Dans les faits, les mégalo­poles concentrent l'investissement. Dans une logique de concurrence mondiale, comment les territoires se différencient-ils ? Les mégalo­poles et pôles de compétitivités sont-ils les gagnants ? Quel rôle pour les pouvoirs publics et le secteur privé ? Comment concilier ces territoires et les régions boudées par les investisseurs ? Quelle est la place des pays en voie de développement dans cette course ? Les collectivités disposant de faibles ressources financières doivent-elles privilégier une stratégie endogène de développement ?*

#### **Introduction du Cercle des économistes**

Hippolyte d'Albis

#### **Contributions**

Pierre-Antoine Gailly • Romaric Lazerges • Pierre Mongin • Saskia Sassen

#### **Modération**

Christian Menanteau

## Penser aujourd'hui la ville de demain

Hippolyte d'Albis

En façonnant le berceau de la Renaissance, Florence a su inventer le lendemain de l'Europe du moyen-âge. Pourtant, c'était au XV<sup>e</sup> siècle une petite ville de 60 000 habitants, à peine plus que Cergy aujourd'hui. Depuis 2007, plus de la moitié de la population mondiale vit dans des villes, dont l'expansion semble sans limites. 524 agglomérations comptent désormais plus d'un million d'habitants, 27 dépassent les 12,3 millions de l'agglomération parisienne et Tokyo regroupe près de 38 millions de personnes soit l'équivalent de la population de l'Algérie ou du Kenya. Les mégapoles de Jean Gottmann<sup>1</sup> sont apparues partout, sur tous les continents. Mais chacun de leurs habitants a conscience d'appartenir à une communauté à la fois très nombreuse et très petite au regard de l'immensité du village global. Les tokyoïtes ne représentent qu'un petit pourcentage du total des urbains du monde. Ce réalisme était déjà attribué à Socrate dans le *Phédon* qui, non sans humour, explique que «la Terre est d'une grandeur considérable; et nous autres, du Phase aux colonnes d'Héraklès, nous n'en occupons qu'une petite parcelle, installés autour de la mer comme des fourmis ou des grenouilles autour d'une mare.» La course à l'attractivité était lancée: toujours plus de splendeur et de rivalité, des expositions universelles, hier, aux tours gigantesques qui, aujourd'hui, se dressent comme des totems.

On attribue beaucoup de vertus aux villes. Lieu naturel des rencontres et des échanges, elles s'organisent autour de la place du marché et sont au cœur de la mécanique du développement. Les idées s'y propagent vite et constituent le terreau fertile des inventions. L'inventivité industrielle et commerciale et le

---

1. Jean Gottmann (1915-1994), géographe français, inventeur de la notion de «Mégalopolis»: *Mégalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, 1961..

génie artistique emprunteraient alors le même chemin pour éclore aux yeux de tous. La ville révèle les talents et, ce faisant, devient le centre du monde. La périphérie, les bidonvilles et les cités dortoirs, d'où rien n'émergerait, servent d'utiles épouvantails tandis que les villes désertées, de Chichén Itzá à Detroit, rappellent que le succès ne dure pas. Mais la foi dans un développement porté par les villes à forte croissance reste partagée et les initiatives telles que les *Charter Cities* de Paul Romer ont des adeptes. Pourtant, ces vertus ne sont pas sans écueils. La mégalopole vampirise les territoires qui l'entourent en lui volant ses jeunes et ne lui renvoie que la pollution qu'elle a tant de mal à maîtriser. Si les exemples de villes industrielles qui, comme au Japon, ont réussi à considérablement réduire leur pollution atmosphérique, laissent penser qu'un développement soutenable est possible, force est de constater que de nombreuses mégalopoles des pays en développement reproduisent, en pire, les dynamiques passées.

La grande ville est l'écrin du politique et du pouvoir. Depuis que *pólis* a engendré *politikè*, la connivence est grande. C'est d'une ville que la démocratie est née et ce sont toujours les villes que les pouvoirs autoritaires ont cherché à dominer. Si la ville façonne le pouvoir, ce dernier le lui rend bien. Plus encore que les bâtiments, le tracé d'une ville est la marque indélébile que le souverain laisse aux générations futures. Le *cardo* et le *decumanus* ont résisté à tout, même au Baron Haussmann. D'où une fascination pour la maîtrise de la ville, que cela passe par des réaménagements conséquents ou, étape ultime, par la création d'une nouvelle ville. L'aura d'Oscar Niemeyer n'est pas prête de pâlir et dès qu'il s'agit de réfléchir sur la ville, d'imaginer la ville de demain, les projets proposant la nouvelle cité idéale ne manquent pas. Dans tous les cas, on va demander beaucoup à la ville. La *Compact City* de George Dantzig et Thomas Saaty devra garantir une gestion efficace des ressources, en utilisant peut-être les technologies de l'information et de la communication comme le fait sa voisine la *digital city*, tandis que la *smart city* devra également veiller à l'active participation des citoyens dont l'intelligence collective pourrait produire une *intelligent city*. Même si, en fin de compte, l'objectif est comme chez Aristote de créer une communauté de la vie heureuse.

Réfléchir au nouvel environnement de l'investissement impose de penser la ville de demain. Ce défi est tout à la fois difficile, angoissant et passionnant. Difficile, car il n'est pas possible d'isoler la logique économique des objectifs sociaux et environnementaux. Faire la ville, c'est penser la société dans son ensemble. Angoissant, car les bibliothèques regorgent de livres sur la ville et les armoires des cabinets d'architectes croulent sous les plans magnifiques et jamais réalisés. Passionnant enfin, car le monde dans lequel nous vivons n'a jamais été aussi incertain et le besoin d'investissement n'a jamais été aussi fort. L'objectif de la session «Territoires et mégalopoles: la course à l'attractivité» est de relever ce défi et de proposer des pistes innovantes pour améliorer la ville dans laquelle nous vivons demain.

## What are Cities all about?

**Saskia Sassen**

Columbia University

There are three critical points that need to be taken into account when we analyze cities<sup>2</sup>.

Number one, the fact that cities are growing is not just a demographic event. A critical economic dimension is the urbanising of more and more components of economic processes so that today even if you are running a rural operation –a mine or a plantation– you need access to a range of specialised services, and those get done in cities. There are a lot of non-urban economic sectors that today have an urban moment. This is extremely important to understand why cities actually emerge as a strategic node for all kinds of global economic processes. The city is not only about urban economies, it is also about non-urban economies, but this aspect concerns mostly the specialised services these firms need and can only find in cities.

Number two, and an argument that was part of my original global city hypothesis, in a globalised context, it is those specialised services that are at the core, not headquarters. They are the dynamic sectors that register and act upon the major and minor changes in the global economy –when it just started and throughout, also today. If you are a firm that is operating globally, you are going to need, for example, about five hours from an expert on Mongolian accounting among dozens of other experts about other places. You do not want to hire that person fulltime. You just want those five hours. You may need seven hours on somebody who knows something about Nepal, etc. All the major global cities have highly developed firm-to-firm specialised services. What you have right now is a growing dependence of

---

2. For details on all the issues raised here see Sassen, *Cities in a World Economy*. Sage, 2012.

major powerful, rich firms on this intermediate sector. The headquarters can leave the major global cities if they want, but they need to have access to a world of intermediate services that brings together enormously specialised knowledge and top-level professionals who are continuously acquiring information about strategic current developments in the economy, in the polity, in the government.

Number three, what makes the city a site or a place that generates a kind of knowledge economy is its capacity to scale up the sum of the knowledges of all the experts and of all the firms. Why? Because the city itself is an actor which brings it all together, puts each of these knowledge bits in play and contestation with each other, and so on. I call that urban knowledge capital.

► **The case of former rural areas**

Since we are also looking at the future, a second major issue are the massive land acquisitions by foreign governments and foreign firms. From 2006 to 2011, over 220 million hectares of land have been acquired by foreigners<sup>3</sup>. This is territory that was the home to small rural economies, rural villages, rural manufacturing districts. All have now been privatised and are used to grow palm, soy, mostly industrial crops. Those small farmers have very few options. Moving to big cities is one such option. Part of the growth of cities is a function of expulsions that are happening in rural areas now shaped as vast plantations for industrial crops (for instance, palm for biofuels).<sup>4</sup> Unlike in the past, today they cannot eat what they grow –it is no longer black beans, it is soy. Where do those people go? They go to cities, not because of the romance of cities and the city lights effect of an older era. Those mega-cities are the last place where some of those people can actually put down their bodies.

► **The environmental question**

Another major issue that has to be put on the agenda is the environmental question.<sup>5</sup>

As we know, buildings are one of the key sources of greenhouse gases. What are now negative features of cities must be transformed into positives. We must. There is no choice. With important exceptions, I think that the concept of solutions that exist at the policy level is completely inadequate, partly because the policy debate is in the hands of the interstate system. Its

3. <http://www.guardian.co.uk/global-development/poverty-matters/2013/may/29/migration-expulsion-foreign-land-deals>.

4. See e.g. "Land Grabs Today: Feeding the Disassembling of National Territory." <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14747731.2013.760927>

5. [http://www.salon.com/2014/05/18/countdown\\_to\\_oblivion\\_the\\_real\\_reason\\_we\\_cant\\_stop\\_global\\_warming/](http://www.salon.com/2014/05/18/countdown_to_oblivion_the_real_reason_we_cant_stop_global_warming/) <http://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14747731.2013.760927>

actors revert to old-style politics –what my state loses another state wins– instead of focusing on the actual ground-level needs.

I just want to mention one illustration. I am doing research on what biologists are discovering might be useful to our environmental healing. This goes well beyond policy. It means understanding that the biosphere has capabilities that we need to deploy in cities. For instance, biologists have discovered that a particular type of bacterium can live in concrete and as it lives its little life it deposits a calcium that seals off the building, stopping greenhouse gases and eventually actually purifying the air right around it. It would mean recoding every city as a site where vast stretches of the urban environment are actually purifying the air. By the way, Paris actually has done very, very well in using innovations and scientific knowledge and information technology.

► **Building “real cities”**

My final point is that I think we must build new cities. We cannot have the Sao Paulo or Mumbai slums spreading endlessly. We must build new cities, but a city is not just a dense urbanised terrain. Endless high-density housing and endless high density office-buildings are not cities. A city is a complex but incomplete space and in that mixture of complexity and incompleteness lies its possibility to outlive financial firms, corporations, kingdoms and republics. We must manage to keep what we have made collectively across time and space when it comes to cities –including the fact that in cities the powerless can make a history, a culture, a politics. The outer rings of mega-cities barely qualify as cities –they are just an endless something. We need to protect that particular complex space that is the city, so building new cities does not just mean gated communities and office parks. It will be a challenge to get it right.

Europe is okay, but most of the rest of the world is not so okay. I see that as a real challenge. The smart city model, which is a corporation selling a concept, is not the solution. That is just one component. It is not the solution.

## Il existe des mélanges vertueux !

**Pierre-Antoine Gailly**

Chambre de Commerce et d'Industrie région Paris Île-de-France

Ce qui intéresse le président d'une Chambre de commerce comme celle de Paris, c'est le développement économique. Pas seulement pour que les entreprises croissent, mais surtout pour qu'elles puissent employer de plus en plus et être en cela de puissants facteurs de cohésion sociale. C'est le point de vue que je tenterai d'exprimer en rappelant qu'une métropole, c'est un certain nombre de ressources, –au premier chef les ressources humaine– une géographie, ce qui nous amènera à parler d'infrastructures et de transports, enfin, la nécessité de faire en sorte que tout ceci soit innovant.

On parle souvent, quand il s'agit de Paris, de luxe, de romantisme et de culture. On ne dit pas que nous avons une des meilleures écoles mathématiques au monde. On ne relie pas cela avec l'importance de nos études de médecine. On oublie de dire que nos juristes sont parmi les meilleurs mondiaux. Enfin, on n'imagine pas que l'innovation ne relève pas seulement du CNRS et du CEA, même s'ils sont importants, que c'est aussi la façon de faire travailler tout ce monde ensemble.

Dans les grandes métropoles mondiales, les processus d'innovation sont globaux. Ils mettent ensemble un designer, un mathématicien, un marchand, et bien évidemment ces acteurs essentiels que sont les places financières et de marché. Rappelons-nous qu'il y a quelques siècles, les métropoles étaient avant tout des endroits où les gens se croisaient, faisaient du commerce, de la finance. Voilà ce que sont, pour nous, les atouts d'une métropole comme celle de Paris.

### ► Les infrastructures

Rien n'est possible si on ne gère pas le foncier de façon harmonieuse, c'est-à-dire de façon à ce que nous puissions circuler d'un point à un autre

et que dans chacun de ces points, on retrouve du travail, de l'habitation, du loisir et des infrastructures à destination collective. C'est tout l'enjeu du Grand Paris, de ce formidable projet qui n'est pas seulement celui d'un système de transport, mais d'un système d'aménagement global du territoire, incluant la capacité en logements, logements sociaux, mais également logements intermédiaires, car ils concernent la majorité des gens qui travaillent dans les entreprises qui nous ont été confiées.

Que pouvons-nous faire? Il est très simple d'imaginer faire travailler ensemble des politiques et de grandes entreprises. De nombreuses infrastructures peuvent se construire selon le schéma du partenariat public-privé. C'est l'une des responsabilités d'une institution hybride telle que la Chambre de commerce, établissement public géré par des chefs d'entreprises privées, que de construire des infrastructures. C'est ainsi que depuis quarante ans, nous dotons Paris de salles de congrès et de salons, en bâtissant le parc des expositions de Villepinte à partir d'un champ de pommes de terre ou le Palais des congrès à partir d'un terrain délaissé au bord du périphérique, cela, sans argent public.

Les mélanges vertueux sont donc possibles. On les a un peu oubliés. On a oublié le temps long: on a oublié que le métro de Paris avait été financé par des emprunts à quatre-vingts ans. EDF a récemment emprunté à cent ans. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas faire de même pour d'autres infrastructures. Cela semble être complètement sorti du débat, à l'heure où les financements du métro du Grand Paris semblent poser quelques difficultés.

La combinaison de la création et de l'innovation, aussi bien culturelle que scientifique et technique, a valu à Paris son nom de Ville lumière. Nous disposons de tous les atouts pour qu'en ce début du XXI<sup>e</sup> siècle, Paris redevienne ce qu'elle était il y a quelque temps: *the brightest city*.



## Transports et compétitivité d'une ville

**Pierre Mongin**

Groupe RATP

La mobilité me paraît l'élément clé de la construction des mégapoles. C'est elle qui va, dans ce rassemblement de populations qui émerge partout à la surface de la planète, créer une structure, une épine dorsale pour organiser ces villes qui, sans cela, fileraient vers un étalement mou et non maîtrisé. Pour ces villes, le meilleur élément est indiscutablement une structure et un réseau de transport. Le transport est un élément mesuré avec la plus grande attention par les acteurs économiques mondiaux lorsqu'ils déterminent le degré d'attractivité d'une mégapole.

Des classements mondiaux viennent de sortir. Ces classements situent à chaque fois Paris à un niveau très élevé dans l'attractivité mondiale – je veux parler de la région parisienne de 12 millions d'habitants, devenue la réalité économique, démographique et humaine de cette ville. Le classement de PWC met Paris à la sixième place. Celui de KPMG, qui est bâti auprès de cinq cents décideurs, patrons de groupes mondiaux interrogés sur leur opinion des différentes villes, place Paris à la troisième place, après Londres et New York. Dans ces classements, le critère qui nous place en premier dans le monde est précisément la couverture de transports en commun. Il ne faut donc pas sous-estimer la capacité du système de transport à favoriser la qualité de vie en facilitant les trajets de la population et à donner une image compétitive de la ville.

### ► Trois défis à relever pour une mobilité réussie

Le premier défi est celui de *la proximité*. La RATP, qui transporte 11 millions de passagers chaque jour en Île-de-France, est ainsi confrontée, de la part de ses clients, à une demande croissante d'individualisation du

service de transport. Plus le système est complexe, plus il nous faut offrir des solutions ouvertes et alternatives aux clients. Le numérique permet cette approche totalement individuelle et nous permet, à nous entreprise, d'avoir un dialogue direct avec nos voyageurs. Nous travaillons à des solutions de logiciels fonctionnant de porte à porte, notamment au guidage de personnes malvoyantes. Nous savons que si nous savons résoudre cette question pour ces dernières, nous saurons le faire pour l'ensemble de nos voyageurs.

Ce sujet du porte-à-porte nécessite des systèmes infiniment complexes qui permettent par exemple, lorsqu'il y a un accident, de proposer immédiatement à l'utilisateur, guidé en géo-localisation, un trajet alternatif. Ces systèmes vont permettre demain d'introduire les données réelles de l'exploitation dans l'information individuelle.

Voilà donc le premier défi : la réponse individuelle. Le Président de la Région Île-de-France le sait bien : c'est une gamme entière de transports qu'il faut offrir à l'ensemble de nos clients, de la marche à pied au vélo, jusqu'aux modes les plus lourds.

Le deuxième défi est celui de *la performance*, qu'on appelle aussi la qualité de service pour un opérateur de transport. Une entreprise telle que la RATP est structurée par une approche contractuelle. Nous avons un contrat avec l'autorité régionale gérant l'ensemble du système de transport. Nous mettons en commun avec cette autorité régionale notre chiffre d'affaires et la contribution publique nécessaire au financement des infrastructures. À partir de là, l'autorité régionale nous achète un service quotidien dans tous les modes, avec 140 indicateurs qui nous scannent tous les jours sur la qualité de service. Ainsi, dans notre système, tous les efforts de la communauté de salariés convergent pour la satisfaction de ce critère.

Dernier défi : *la responsabilité sociétale* d'un opérateur de transport dans une mégapole. Le transport public est vertueux en soi, puisqu'un trajet en métro représente 45 fois moins d'émissions de CO<sub>2</sub> qu'un trajet en voiture. 2,1 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> sont épargnées à la planète chaque année par la RATP. Ceci est donc déjà vertueux, mais il faut l'être encore plus. C'est pour cela que nous avons décidé, avec le Président de la Région, de développer un parc d'autobus triple zéro – zéro particule ; zéro émission ; zéro bruit – d'ici 2025. Cette exemplarité du transport public dynamise tous les comportements collectifs dans la mégapole et joue un rôle essentiel. Pour y arriver, il faut une performance économique qui relève aussi du domaine de la responsabilité sociétale : les opérateurs doivent faire des efforts et de la productivité, et cette productivité doit se traduire en investissements pour moderniser les réseaux.

## Gouvernance et urbanisme

**Romarc Lazerges**

Allen & Overy

Outre les facteurs économiques (potentiel de croissance d'une zone, capital humain, etc.) ou purement juridiques (facilité d'accès pour des investissements étrangers, zone de stabilité juridique, qualité du système judiciaire, etc.) ou encore ceux liés au développement d'une ville durable, il me semble que trois grandes questions sont au cœur de la réflexion: la mobilité, l'identité et la gouvernance.

Pierre Mongin étant présent à cette table ronde, il me semble délicat –et un peu présomptueux– de parler devant lui de la mobilité, question évidemment essentielle notamment en Île-de-France avec le rôle majeur joué par la RATP. Je me contenterai par conséquent de dire quelques mots très brefs sur l'identité et la gouvernance.

### ► La gouvernance en trois objectifs principaux

– *L'efficacité de l'action publique*: c'est la question de l'échelle à laquelle on doit gérer la ville. Dans une aire urbaine, cette question est extrêmement délicate: à quel niveau gérer les transports, le service de l'eau ou encore l'assainissement?

– *La cohésion*: le niveau auquel on gouverne une ville touche aussi à la cohésion dans l'aire urbaine; si l'on prend l'exemple de Paris, qui est Parisien dans l'aire urbaine parisienne? Est-ce que ce sont seulement ceux qui habitent à l'intérieur de la petite ville en superficie qu'est Paris, qui compte deux millions d'habitants? Ou est-ce que ce sont les onze millions qui habitent l'aire urbaine, beaucoup plus large? À l'aune de cette question, les politiques publiques peuvent être des marqueurs identitaires importants, vecteurs le cas échéant d'exclusion (au sens général du terme); si l'on prend

l'exemple du Vélib', il s'agit d'une initiative – sans aucun doute positive – qui s'adresse aux Parisiens au sens restreint, et qui – quels que soient les besoins auxquels elle répond – peut nourrir des sentiments d'appartenance ou de non appartenance à la ville. La question de l'échelle de la gouvernance est ainsi très politique.

– *La solidarité*: un niveau de gouvernance inadapté à l'aire urbaine (par exemple avec une constellation de différentes entités politiques au sein de la même aire urbaine) génère des phénomènes de compétition, notamment de compétition fiscale, au sein même de cette aire, qui peuvent engendrer un cercle vicieux d'enrichissement de certaines entités qui, bénéficiant d'une assiette fiscale plus favorable, peuvent baisser les impôts, attirer des contribuables, accroître leur assiette au détriment des autres entités. De sorte que la diminution des inégalités entre les collectivités devient rapidement un problème insoluble.

Comment résoudre – ou plus modestement aborder – néanmoins ces problèmes de gouvernance? D'un point de vue schématique, il y a deux types d'approches. Soit on cherche à mettre en place, au niveau de l'aire urbaine globale, un centre de décision unique – dans le cas de Paris, ce serait sans doute utopique, car une aire de onze millions d'habitants poserait des problèmes de démocratie locale. Soit on met en place des systèmes de coopération entre différents centres de décision.

Paris présente un exemple intéressant de troisième voie, avec une multiplication à la fois des centres de décision et des dispositifs de coopération: au sein de l'aire urbaine, il y a la ville, les départements de la petite couronne, ceux de la grande couronne, la région, mais aussi des syndicats intercommunaux, des communautés de communes, etc. On a ainsi mis en place au fil des ans un système très sophistiqué de gestion à différentes échelles et de coopérations à géométrie variable selon les types de services gérés (eau, assainissement par exemple). Cela ne signifie pas que ce système ne marche pas mais ce dispositif est en tout état de cause très peu lisible.

Dans le cas parisien, pour viser l'efficacité et renforcer la cohésion, on vient désormais de créer un nouvel échelon: la métropole. Reste à définir le contenu de cette métropole. Consistera-t-elle à rationaliser – le cas échéant en prélude à une suppression d'un ou plusieurs échelons intermédiaires de décisions – ou à ajouter un nouveau système de coopération et un échelon supplémentaire sans toucher à l'existant. Au vu des trois grands objectifs que sont l'efficacité, la solidarité et la cohésion, il ne serait pas anormal que les communes se départissent de certaines compétences qui viendront renforcer la métropole. Il y a bien sûr un grand nombre de freins (politiques, économiques, corporatistes) qui devront être surmontés. La métropole parisienne est en tout cas une bonne illustration des défis auxquels les grandes villes doivent faire face.

► **Comment se construit une collectivité et comment se projette-t-elle à l'international?**

Est-elle en mouvement? Reste-t-elle enfermée sur elle-même? Je me souviens de la candidature de Paris aux Jeux olympiques de 2004. Il a pu être dit que Paris avait fait une campagne un peu «nombriliste», tournée vers elle-même, son passé et son histoire tandis que Londres, grande ville cosmopolite, était apparue davantage tournée vers le monde. Paris a ainsi semblé perdre la bataille de l'image. Cette image – qu'elle donne ou non une photographie exacte d'une ville – est bien entendu un enjeu majeur pour chaque ville.

Dans ce registre, le droit et plus particulièrement le droit de l'urbanisme peut avoir une incidence. De manière certes un peu anecdotique, je citerai volontiers une affaire récemment jugée par le tribunal administratif de Paris au terme de laquelle celui-ci a annulé le permis de construire portant sur la Samaritaine. Les architectes – japonais – ont imaginé une façade assez élégante, avec une couverture transparente ondulée donnant sur la rue de Rivoli. Le tribunal administratif a estimé qu'une telle façade serait – ce sont les termes du tribunal – dissonante avec la perspective esthétique de la rue de Rivoli. Il n'est pas question bien entendu de critiquer par principe toute approche visant à protéger le patrimoine, qui fait, notamment à Paris, la richesse et l'attractivité de la ville. Cette affaire est néanmoins assez symptomatique d'une tension entre la volonté de «conserver» et celle d'avancer et d'être audacieux. Le résultat de cette tension – ici une annulation d'un permis – n'est pas sans lien avec l'image qu'une ville a d'elle-même et avec sa projection au monde.

## Échanges

### Christian Menanteau

Les économistes, les sociologues et les démographes peuvent-ils nous dire s'il y a une méthodologie unique en matière d'investissements pour rendre une mégalopole attractive?

### Saskia Sassen

*I do not think there is a single answer because many different components come together in each city. I do think Europe is a very special place, because here you can actually deploy the knowledge that is available right there from diverse research institutions. You can actually deploy this knowledge and apply it to the many challenges we face in cities. This is a luxury that many poor countries lack. The United States should also be a far more active user of existing research, but it is not.*

*When you look at Asia, at Latin America, it is a different problem. The positive side is that because there is so much to be done, they ought to use the knowledge that exists, and not duplicate what we in the rich countries did wrong, but to move into a new modus operandi. You do see that in some places, but to me it is a surprise to see the extent to which existing knowledge and environmentally innovative ways of handling urban challenges is not happening more across the world. For example, China is planning on building 400 cities. I do not mean to criticize and single out China, it is just that China has an enormous city-building operation right now. I serve on the board of foreign advisors for Shanghai and Wuban, the latter being intended as the major logistical centre of China. They want to deploy existing advanced knowledge, including all things digital. But there is not enough imaginative intelligence—how to really change some of our key urban systems, a new generation of applied knowledge and technology. And yet China is rich, it could innovate on a massive scale! The city government of Paris is poorer but has been far more innovative! Our government in the United*

*States is poor, partly because of the massive US\$7 trillion government transfer – citizens' money – to the big banks. Europe has been better in allocating citizens' money.*

*There is much that can be done. There are core issues that we need to deal with – health, water, inequality, all of which have become critical in the mega-cities. But my main recommendation is to deploy existing knowledge and innovations – get it out of scientific institutions, and apply it to cities. That should be happening wherever new cities are being built. The second recommendation is that we need to build new cities. We cannot allow these endless stretches like Sao Paulo, Mexico City, Lagos. Build new cities but not just for the rich. Real cities for low-income and high-income people. Abuja, for instance, in Nigeria, is a city that was built for people with significant income. Everything is more expensive: it is very simple to keep the poor out. That is not the way to go – a strong city can handle many diverse populations.*

#### **Pierre-Antoine Gailly**

On parle beaucoup d'infrastructures matérielles. On ne parle pas assez d'investissements dans l'immatériel. Le savoir, la formation, l'éducation. À Paris, nous avons des longueurs d'avance du fait de l'histoire et de la culture. Mais ce ne sont pas simplement des monuments à visiter, ce sont de jeunes talents, de jeunes cerveaux qu'il nous faut continuer à attirer. Nous devons avoir des écoles ouvertes au monde avec la capacité d'attirer des étudiants étrangers. Les Français partent spontanément à l'étranger, nous n'avons donc rien à faire dans ce sens. En revanche, essayons d'obtenir de la réciproque. Faisons en sorte que les étrangers que nous attirons à Paris y soient proprement accueillis. C'est une des responsabilités que la Chambre m'a confiées, notamment dans le domaine du management, mais ce n'est pas la seule. Et faisons en sorte surtout que tout ceci se fertilise, que des juristes travaillent avec des graphistes et des graphistes avec des mathématiciens. Cela donne par exemple l'une des meilleures écoles de jeux vidéo en France.

#### **Pierre Mongin**

Je voudrais revenir sur la question soulevée tout à l'heure par Pierre-Antoine Gailly quant à la capacité financière de réaliser ou de ne pas réaliser. C'est tout le problème. C'est le problème aux États-Unis; c'est surtout le problème en Europe; et il est encore plus important en France, à cause des contraintes liées à son engagement sur la dette.

S'il y a bien un secteur qui devrait faire l'objet d'un traitement particulier des nouvelles instances européennes, que ce soit le Parlement, la Commission ou le Conseil, c'est celui de la classification ou non des investissements d'infrastructures de très long terme dans la dette publique. Se priver de taux d'intérêt à 1,7% sur dix ans dont bénéficie le Trésor, alors qu'il nous faut réaliser

des infrastructures indispensables à la vie quotidienne de plusieurs millions de personnes qui augmentent la productivité du travail, la qualité de vie, la sécurité et qui font en plus du bien à la planète, s'en priver aujourd'hui, alors qu'il y a tant de chômeurs, c'est un peu stupide.

Qui plus est, l'expérience du métro de Paris, qui a été ouvert en 1900 et qui a donc cent dix ans, prouve qu'il est des infrastructures qu'on ne peut pas amortir en quinze jours. Il est donc logique, pour ce genre d'achat ou de construction, qu'on emprunte. Emprunter pour équilibrer les comptes de la sécurité sociale, ce n'est pas une bonne idée; emprunter pour faire des infrastructures, c'est vertueux. Or, aujourd'hui, on bute là-dessus.

Heureusement, pour le Grand Paris, on a sauvé un dispositif étanche qui permet un financement garanti. On est donc sûr que ce grand réseau de 200 km de métro supplémentaires en Île-de-France, indispensable aux très nombreux quartiers autour de Paris, sera financé.

#### **Romarc Lazerges**

Avec cette question du financement des infrastructures, se pose la problématique du choix politique du partage du financement entre l'usager et le contribuable. En France, on finance énormément par le contribuable, et moins par l'usager, non seulement la création d'infrastructures mais aussi le fonctionnement des infrastructures de transport. Il y a ainsi une différence fondamentale entre Londres et Paris: le prix du métro londonien est beaucoup plus élevé, car il correspond à un partage du coût beaucoup plus important, de l'ordre de 50%, entre les contribuables et les usagers.

#### **Christian Menenteau**

Pierre Mongin, pensez-vous que ce choix politique, en France, de financer largement par le contribuable, est le bon? Il peut correspondre d'ailleurs à des objectifs de politique publique puisque compte tenu des externalités positives très importantes de transport, il ne concerne pas seulement ceux qui voyagent, mais aussi l'aménagement, etc. Il est donc tout à fait légitime que le contribuable paye. Mais est-ce qu'on a un bon équilibre ou est-ce qu'on a tendance à faire trop financer par le contribuable? Cela renvoie à une question: pourquoi ne s'endette-t-on pas plus, dans un contexte économique difficile?

#### **Pierre Mongin**

L'opérateur que je suis dit que plus mes clients payent, mieux cela vaut, évidemment. Mais c'est un choix politique. Une tarification à un niveau un peu plus proche des réalités économiques nécessite un effort social important. C'est ce qui se fait en Île-de-France, qui pratique la tarification sociale la plus généreuse au monde pour les gens démunis: 700 000 personnes bénéficient d'une tarification aidée pour prendre les transports publics. En tant que citoyen,



je suis le premier à trouver cela formidable. Donc, le sujet est complexe. Mais il est vrai qu'on pourrait faire payer un peu plus les gens qui en ont les moyens.

**Pierre-Antoine Gailly**

Nous n'allons pas faire un débat sur la politique tarifaire des transports en Île-de-France, mais dans la façon de poser la question, vous introduisez un léger biais. Vous parlez de l'utilisateur, et vous parlez du contribuable. Vous oubliez totalement de parler des entreprises, une tierce partie qui contribue pour 15 points de plus que la moyenne des grandes métropoles mondiales. C'est là un vrai sujet d'attractivité, dont on parle d'ailleurs assez fréquemment avec la région, le SDIF, et subsidiairement la RATP.

**Saskia Sassen**

*I want to take it out of Paris because frankly, when I look at the world, I think Paris is okay. This is a moment when we need massive investments in new infrastructure. Where is the money going to come from is a critical question. I just finished a very thorough critical analysis of how taxpayers' money is getting used today. In many rich countries, it is not well used, so we have to take the question of money seriously.*

*We do not have enough money in traditional banks to finance all that needs to be financed. I am talking very generically –the Chinese State has the money to do what they want to do right now, but that will also come to an end. When you look at finance capital –and finance makes capital– the value of finance as measured by outstanding derivatives is a quadrillion. That is a lot of zeroes. We do not know exactly how much money is in circulation in the world, but we know it is not a quadrillion. It is much less than that, 300 trillion at most, which is three zeroes less. Thus that quadrillion does not exist as actual cash, yet one can mobilize that “value” to develop major infrastructures, environmentally advanced systems of all sorts. That would be one way of bringing finance capital down and materialize it into needed (and very expensive) projects. We should not let finance endlessly build on its speculative chains.*

*Finance can make capital because it is so speculative. But it is not good at governing itself because it is so powerful. For both these reasons governments and citizens need to gain financial literacy. They need to understand finance, not how financiers explain it to you because then it is incomprehensible, but the way somebody like me can explain it to you. We need our governments to say, “Finance, we let you make all this capital, but at some point, we bring it down and we materialize it into stuff that we need.” That is not happening now, partly because politicians, parliamentarians, and citizens are intimidated by how financiers explain finance. I always say, “Understand finance the following way: the traditional bank sells something it has, e.g money and it sells it for an interest. Finance sells something it does not have”. This means that*

*it has to develop instruments, complex algorithms –the math of physicists, not of microeconomics– in order to invade sectors that it can financialize. These sectors are the grist for its mill.*

Cela veut dire que la finance a beaucoup de pouvoir, mais qu'elle est très dangereuse. Elle ne se gouverne pas bien elle-même. C'est pour cela qu'on a eu la crise. Il faut que la classe politique et les États nationaux, ainsi que les citoyens, comprennent ce qui s'y passe. La finance représente une source de capital pour faire des choses essentielles. Il faut le penser à un niveau ample, et pas simplement selon des secteurs privilégiés.

**Sébastien Eskenazy, lauréat du concours «La Parole aux étudiants»**

Ma question porte sur la gestion des inégalités dans les grandes villes. La mondialisation permet de réduire la pauvreté dans le monde, c'est un fait; la création de grandes villes aussi, surtout parce que cela permet de maximiser l'efficacité des moyens dont on dispose en les concentrant en un seul endroit. Mais cela provoque de l'inégalité entre les populations. N'y a-t-il pas un moyen d'investir dans les mégalo-poles de façon à maximiser l'efficacité de nos moyens tout en réduisant les inégalités?

**Saskia Sassen**

*That is the critical question. We have all those unemployed people and we have all that work to do. Why can't we put those two together? We have to clean up toxic dumps. We have to build new housing. Your question is indeed the critical question to ask. The answers are going to come in bits and pieces, but the State and the citizens have to become decisive voices.*

**Pierre Mongin**

L'inégalité, au sens économique, est aggravée par l'inégalité des territoires. C'est-à-dire qu'il y a un cumul des inégalités. Quelqu'un qui habite dans tel quartier considéré comme une relégation par rapport au reste de la ville se voit stigmatiser et souffre d'une «sur-inégalité».

Les transports publics sont un moyen très efficace de lutter contre cette forme de relégation territoriale et donc d'inégalité des territoires qui aggrave l'inégalité des individus. Mettre tout le monde au même niveau dans les capacités d'accès à toutes les fonctions de la ville, y compris les plus nobles comme les musées, la culture, les universités, l'hôpital, le sport, est un des facteurs les plus dynamiques et les plus efficaces pour lutter contre l'inégalité.

**Pierre-Antoine Gailly**

Le choix du lieu d'implantation des écoles, notamment en matière d'apprentissage, est tout sauf indifférent. Lorsqu'avec l'aide de la région, on

bâtit un CFA dans la boucle Nord de Gennevilliers, on fait œuvre utile parce que les jeunes de ce quartier sont fiers d'avoir un bâtiment neuf ; parce que les entreprises viennent les voir, elles qui n'avaient pas forcément la facilité d'aller dans ces zones. On fait donc là un travail doublement bénéfique. On prolonge le mieux-vivre ensemble.

### Question du public

La question du maillage territorial se pose évidemment de façon différente entre les pays développés et les pays émergents, mais quels sont selon vous, Madame Sassen, les modèles qu'on voit émerger ou les dispositifs les plus en avance sur ce sujet ?

### Saskia Sassen

*When I speak with mayors, I tell them that the number one imperative for them is to know every square meter of their city. The specialists often do not know enough about their city, especially now that we have zones that escape the governance function –because of the concentration of informal housing or whatever it might be.*

*Number two, you have got to build on that detailed knowledge and the diversity of neighborhoods and spaces in a city.*

*Number three, I am in favor of decentralizing particular tasks and enabling every one of these territorial formations to acquire top capabilities to handle their territory. It is also a way of mobilizing residents to feel this is “their” city too.*

*That is how I would start. Now, this is all intermediated by the specifics of every political system across the world, but I think that we need to begin to think of each territory, each locality as a zone for re-circulating the consumption capacity of a city. If you have all franchises –the Starbucks, the McDonalds and their European equivalents– part of that consumption capacity of a locality is captured by that global firm and who knows where it goes? We need what you still have in France: a lot of locally owned shops and small banks. In the United States, we have killed 10,000 small banks since the 1980s, when this new phase of deregulation and privatization took off. That is not good. Small banks re-circulate, so there are multiple mechanisms that you build up and thinking territorially, I like that.*

### Hippolyte d'Albis

Je vais essayer de résumer en quelques mots la ville idéale. Pierre-Antoine Gailly nous a dit qu'elle est innovante. Innovante au niveau culturel, au niveau technique, au niveau des ingénieurs. La ville idéale, nous a rappelé Pierre Mongin, a de bonnes infrastructures qui permettent la mobilité. C'est aussi, nous a dit Romaric Lazerges, une ville tournée vers l'avenir, même s'il faut bien

sûr conserver son patrimoine. Saskia Sassen nous a rappelé que ce n'est pas une *endless city*, qu'une ville qui s'étend sans fin n'est pas désirable, non plus qu'un *gated community*. On n'a pas beaucoup parlé d'urbanisme, mais c'est un point très important.

Une ville attractive doit être bien gouvernée et bien organisée. Elle doit offrir des services intermédiaires spécialisés. Cette compétence doit être présente au cœur de la ville. C'est ce qui fait son attractivité.

Dès lors, quelle politique poursuivre? Que peut-on faire pour améliorer notre ville, ou tendre vers cette ville idéale? Beaucoup de choses ont été dites. Premièrement, la mobilité doit organiser la ville selon toutes sortes de services individualisés, contractualisés, qui doivent gérer la complexité en rendant la ville accessible. C'est peut-être ainsi que les inégalités générées par le processus de développement des villes seront réduites.

Deuxièmement, la ville doit être bien gouvernée. Il faut trouver pour ces mégalo­poles de 12 millions, parfois 20 millions de personnes, un échelon pertinent de gouvernance.

La problématique du financement est liée à cet échelon pertinent: de quel financement peuvent bénéficier ces municipalités pour les énormes infrastructures qu'elles doivent mettre en place?

Saskia Sassen nous a rappelé aussi qu'il faut transformer les villes. Il est absolument nécessaire qu'elles rejettent moins d'émissions polluantes dans l'atmosphère. Les bâtiments sont polluants, mais aussi les infrastructures de transport. L'objectif de la RATP de réduire totalement les émissions de son parc et de son service public peut contribuer à cet objectif écologique.