La crise sera-t-elle fatale à la métropolisation ?

Les conséquences économiques et sociales de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 ont rouvert des débats sur le modèle des métropoles, qui vont devoir se transformer pour s'adapter au monde d'après. Elles appellent une nouvelle politique du territoire qui valorise les atouts de la France.

Conversations entre
André Yehé et le géographe
Martin Vanier, professeur
à l'École d'urbanisme de Paris

André Yehé. La crise actuelle accentue des tendances que l'on percevait déjà dans la société française. Le sentiment d'étoffement éprouvé par un nombre important d'habitants se trouve exacerbé, y compris dans les beaux quartiers, où il y a plus de place qu'ailleurs. Le fait de rester chez soi, alors qu'on est habitué à évoluer dans un monde ouvert, est naturellement pesant, à plus forte raison dans les métropoles, où la surface des logements est restreinte.

Elle renforce un autre phénomène, typiquement français : l'aspiration à la campagne. La France est une nation terrienne et la plupart des Parisiens sont originaires de la province. Ce sentiment peut avoir quelque influence sur le comportement d'une partie très limitée mais, malgré tout, significative de la population. D'autres disent que le travail à distance est une opportunité. Mon avis est qu'il ne doit pas devenir un modèle généralisé. La vie économique est faite...
de projets et le travail s’organise en groupes ; ce qui compte, c’est la fertilisation croisée. D’autre part, la culture d’entreprise ne se construit pas à distance. Des gens vont continuer à vivre et à travailler dans les métropoles, mais certains s’exonéreront, un ou deux jours par semaine, du trajet pendulaire entre leur lieu de travail et leur domicile. Cela aura des conséquences sur la manière de penser les résidences de demain, avec des espaces de coworking. Si une petite proportion des citadins sont tenus par une résidence en excentrique, soit en périphérie des grandes métropoles, soit, plus probablement, dans des villes moyennes – lesquelles constituent, en réalité, la grande périphérie de ces métropoles -, cela sera tout à fait gérable, notamment en termes de déplacements de population. Mais cela risque d’impacter le marché des transactions immobilières : 1% des résidents qui changeraient d’habitation peuvent représenter 10% des transactions de l’année. L’équilibre du marché peut s’en trouver modifié.

La question de l’emploi est plus préoccupante. La crise a accéléré, après la désindustrialisation, la détériorisation de l’économie. Des emplois métropolitains vont être détruits car, a contrario, l’industrie est une activité de villes moyennes. À La Défense, le secteur bancaire va supprimer des milliers d’emplois. Nos amis banquiers ont découvert une marge logistique extraordinaire : c’est le client qui, désormais, gère lui-même son compte, ses virements, etc. Voilà le secret de la productivité dans le tertiaire ! Le modèle métropolitain ne va pas disparaître, mais il va devoir se transformer car les villes-centres, socialement et politiquement, ont atteint une espèce de plafond de verre, qui est lié à nos origines rurales. Il faut restaurer la lisibilité, donc du polycentrisme et de la multifonctionnalité, pour rendre la ville un peu plus avenante, un peu plus agréable à vivre.

Martin Vanier Je ne suis ni sociologue ni anthropologue, mais je pense que nous devrions être plus attentifs aux bouleversements qui concernent notre rapport aux lieux familiaux, par exemple ce qui s’est passé dans les ménages confinés. Je ne parle pas seulement des couples, mais des ménages dans toute leur dimension, avec les enfants et les ancêtres. Curieux moment, tout de même, où il n’était pas possible d’accompagner ses parents mourants... Ces changements anthropologiques questionnent aussi notre relation à l’entreprise : des centaines de milliers de personnes vont devoir rechercher du boulot ou le créer. Enfin, nous allons devoir admettre que le pouvoir politique ne peut pas tout. Tout cela pour dire quoi ? Que s’interroger sur les conséquences de la crise sur le territoire – la ville ou pas la ville ; la grande ville ou pas la grande ville – me paraît assez secondaire, en réalité. Et c’est le géographe, qui le dit ! Ce qui se passe dans le territoire est assez subtil, qui me semble-t-il, des transformations plus profondes que je viens de pointer. Le territoire est dépositaire de structures lentes, de mémoires, d’accumulations, donc de choses qui ne se renversent pas d’un coup de baguette magique. Je trouve absurde ce débat sur la remise en cause métropolitaine. Il y a des gens très autorisés qui disent : « Il faut revenir à la petite ville et le seul moyen pour lequel nous devrions tendre, c’est 300 000 habitants ». Dans ce cas, il va falloir expliquer aux 20 agglomérations françaises qui ont déjà bien enregistré longtemps ce qu’elles vont devenir ! En revanche, l’idée que de nouveaux modèles viennent retravailler l’ancienne pâte territoriale me paraît intéressante : les programmes immobiliers, leur articulation à des systèmes de mobilité, la question du service et du commerce... Tous ces éléments vont faire bouger les idéaux métropolitains, mais pas la métropole ; les idéaux de la ville moyenne, mais pas la ville moyenne ; les idéaux de la campagne, mais pas cette campagne qui attire les Français depuis trois siècles.

A.V. Quels sont les avantages comparatifs de la France dans le monde qui se dessine ? C’est le fait que nous soyons cette vieille nation territoriale qui nous a marqués pendant des siècles, le fait que nous ayons, au XVIIIème siècle et au début du XIXème, perdu la deuxième guerre de cent ans contre l’Angleterre, parce que
nous n'avions pas envie de nous livrer à la conquête des mers, et donc, à la conquête du commerce, tout simplement parce que la France est un pays rural qui a de quoi vivre grâce aux richesses de son territoire. Pour les mêmes raisons, notre pays a été incapable de tirer profit de sa position géographique en Europe. Alors qu'elle possède deux façades maritimes avec des capacités portuaires importantes, la France n'est pas le lieu de déversement naturel du commerce maritime entre l'Europe et l'Asie. On n'a rien compris à la problématique logistique. Pendant la Seconde Guerre mondiale, par où sont passées les armées de libération ? Elles ont débarqué en Normandie, puis elles sont parties vers l'Europe centrale ; elles ont débarqué en Méditerranée, puis elles ont remonté la vallée du Rhône. Qu'on n'ait pas réussi à développer une logistique ferroviaire de grande qualité sur ces axes-là est un péché contre l'esprit. Notre héritage patrimonial est un autre avantage. En France, vous ne pouvez pas visiter un petit village ou une ville moyenne sans rencontrer les témoignages de l'histoire, à travers les pierres et la mémoire. Mais je ne crois pas que nous puissions concurrencer les Américains, les Chinois ou les Indiens sur le terrain de la high-tech.

Quant aux secteurs industriels dans lesquels la France prospérait — nucléaire, aéronautique, automobile —, ils sont traversés par une crise profonde. Donc, il faut repenser nos avantages comparatifs à cette échelle-là. La crise — je rejoin mon interlocuteur — peut conduire à des solutions illusoires qui consistent à dire : « Il faut reindustrialiser ». D'abord, cela ne se décrète pas. Ensuite, la réindustrialisation doit être pensée à l'échelle européenne plutôt qu'à l'échelle régionale. Cela rejoint la problématique des emplois de demain. Une fois que des centaines de milliers d'emplois auront été détruits dans le tertiaire, le territoire peut être un ressort de relocalisation de l'emploi et donc de redéveloppement de ce que la Data appelait, jadis, les « métropoles d'équilibre ».

M.V. La France n'a jamais été aussi peuplée. Elle devrait connaître son apogée démographique vers 2050-2060 avec près de 70 millions d'habitants. Cette situation de peuplement est inédite dans son histoire. Dans ses ouvrages, l'historien israélien Yuval Noah Harari pose la question du surmunirarme, des gens en trop dans le développement des sociétés — sans doute parce qu'on n'a pas encore trouvé les capacités de leur donner de nouvelles fonctions. Pour le géographe, c'est aussi une question spatiale, parce que ces surmunirarmes deviennent des espaces en trop, des territoires en trop. Et c'est dramatique, pour un pays — les États-Unis connaissent ça depuis longtemps —, d'avoir des gens en trop. On ne devrait jamais dire cela, aucun humain ne devrait se sentir en trop, mais ces gens, dans le système économique, n'ont plus leur place, n'ont pas de fonction et habitent dans des territoires où ils se concentrent.

A.Y. Aux États-Unis, le surmunirarme se traduit par des déséquilibres budgétaires et commerciaux ; la balance des paie-
"Certains peuvent raconter que la métropole, c'est fini; il n'empêche que la crise du Covid-19 repose la question de l'urbanité. De la grande ville, comme de la petite, voire du bourg."

Martin Vanier

du logement. Quand j'entends ce débat sur le travail, l'utilité sociale, les surnuméraires, les fractures, j'essaie de trouver dans la pensée de biens communs qui s'ancrent dans des siècles de pratiques, notamment dans les campagnes et dans les systèmes agricoles, de moyens de garder une forme de cohésion. Parce que le travail, c'est ce qui fait société.

A.Y. Avec ces biens communs — en latin, res publica —, on touche ce qui fonde le principe même de régime républicain : la somme des intérêts partagés par les citoyens excède largement la somme de leurs désaccords ou de leurs rivalités. Cela renvoie à la nature du pouvoir, selon laquelle la décision politique fait tout. Il n'y a pas une question, de quelque nature que ce soit, que l'État central ne soit en mesure de régler. Or, plus l'État prétend régler tous les sujets, moins il est capable de les régler.

Je ne peux m'empêcher de faire le lien avec la période de la Renaissance, où les États européens étaient aussi en crise. À cette époque on a soudain découvert qu'il y avait des océans, d'autres continents et, parmi eux, un continent que des savants de Saint-Dié-des-Vosges, en 1507, ont décidé d'appeler l'Amérique. Aux Pays-Bas, en Angleterre et en France, les États, qui n'étaient pas en mesure de gérer cette extension formidable, ont alors créé des émanations parasitaires destinées à prendre en charge de nouveaux attributs : les compagnies à charte. Les grandes compagnies à charte britanniques avaient des marines et des armées de quelque 20 000 soldats qui, aux Indes, maintenaient l'ordre. Elles ont cessé de fonctionner quand les États ont gagné en puissance. J'y suis attaché parce qu'elles avaient trouvé une synthèse entre la dimension économique nécessaire et la dimension régaliennne. Nous devrions, aujourd'hui, réinventer des compagnies à charte. La puissance étatique ne peut pas régler tous les problèmes. Les gouvernements ne doivent pas s'imaginer que le pouvoir politique est universel. Celui-ci doit rester dans le champ de la régulation politico-sociale, avec des relais qui, en même temps, participent du bien commun. C'est ce que nous essayons de construire, depuis dix ans, chez CDC Habitat.

M.V. L'Espagne aussi a deux façades maritimes, mais la vertu de l'hexagone français fait que ses six côtes ouvrent sur un système en sol. Un côté ouvre sur le système atlantique, un autre sur le système des îles britanniques, un suivant sur l'espace rhénan, etc. Chacune de ces six faces est un enjeu géopolitique en elle-même. Ces idées aident à réinterroger une politique du territoire. Il n'y a, dans notre pays, une grande politique d'aménagement du territoire, en termes de croissance, de redistribution, de déplacement, d'urbanisation, de rééquilibrage, que l'on peut dater entre 1965 (la délocalisation industrielle) et 1975 (le début de la crise). Pendant ces 20 années, brèves mais héroïques, le territoire a été valorisé pour ses qualités et ses spécificités, donc pour ses avantages comparatifs. Sauf qu'on ne sait plus très bien en dire ni le leader — l'opérateur en chef —, ni le sens, ni la philosophie politique. Tout le monde s'accorde à considérer que le territoire est puissant. Pourtant, il y a un manque d'investissement intellectuel et politique sur le rôle qu'on veut lui faire jouer. Si la Caisse des Dépôts — pas seulement CDC Habitat — était une sorte d'entreprise à charte, j'en vois d'autres, aujourd'hui, qui sont porteuses d'aménagement du territoire, c'est-à-dire qui sont en capacité de travailler l'avantage comparatif que représente le territoire : les grands opérateurs de réseau, ils sont une dizaine — EDF, SNCF, etc. —, qui ne sont pas restés l'armée au pied pendant qu'on regrettait l'aménagement du territoire du général de Gaulle, et qui ont profondément transformé l'avantage comparatif français, notamment avec la grande vitesse, pour le pire et le meilleur, d'ailleurs.

A.Y. L'aménagement du territoire telle qu'on l'a connu après la guerre, c'était l'ouverture au libre-échange, c'était l'accord du GATT suivi par l'OMC, c'était la construction européenne, etc. Il tendait à la constitution de pôles de compétitivité, à l'échelle européenne et au-delà. L'idée consistait à dire : « Nous allons nous regrouper, nous allons structurer nos forces pour être capables de partir à la conquête du monde ». Rappelons que c'était une période de plein emploi ; le chômage fréquentiel, dans les années 60, c'était moins de 500 000 demandeurs d'emploi. Aujourd'hui se pose la question du sureffectif, c'est-à-dire, au fond, de la reconversion d'une partie de plus en plus
important de la population. Comme tenu de l'environnement d'ensemble, on est amené à repenser l'aménagement du territoire sous l'angle de la proxi- métro de la ville. Il est justifié que la question de la consomma- commerce, dont certains secteurs sont en crise, oblige à re-

e de la ville est un variable de consommateurs, disons plutôt
une ville de services. Il y a, là une question de proximité, sans
doute, mais il y a aussi la conviction qu'il ne suffit plus d'ap-
porter des réponses, pensées dans la période précédente, qui
n'entendaient que « services et consommation » et non pas
« la ville de ». Les distributeurs ne possèdent pas la question de
l'urbanité, et l'enfermrent s'ils ont pourtant été conscients qu'ils
fabriqueraient une part de l'urbanité des agglomérations, mais
pas la plus belle ni la plus convaincante : celle de cette périphé-
rie plus ou moins acceptable, très connectée par l'automobile,
que les gens fréquentent en masse le samedi. Ils ont été in-
capables de sortir de leur modèle économique et puis, main-
tenant, pour une raison que personne n'avait vu venir, cela
devenait intolérable. Donc, retour à la case départ : la ville, c'est
le commerce, et le commerce devrait toujours être et faire la
ville. Certains peuvent rencontrer que la métropole, c'est fini ; il
n'empêche que la crise du Covid-19 repose la question de l'ur-
banité. De la grande ville, comme de la petite, voire du bourg,
Sur la proximité, je veux aussi dire ceci : Il serait peut-être
nécessaire d'appréhender cette notion en des termes moins
topographiques, qui renvoient simplement à la distance qui sé-
pare de, et qui, dans notre imaginaire collectif, se résume par
le fait que les choses doivent être en bas de chez soi. Ce que les
gens exigent, aujourd'hui, c'est que de l'attention soit prête à
leurs besoins, qu'ils estiment différents et singuliers. Ce qu'ils
 appellent « proximité », de mon point de vue, c'est la capacité
t à être écouter, notamment dans un monde numérique où les
 choses paraissent à la fois très proches - puisqu'elles sont sur
nos outils mobiles, - et très éloignées, voire inhumaines. Mon
rapport à l'administration fiscale est plus proche qu'il ne l'a
jamais été ; je n'ai besoin de me rendre nulle part. Sauf que
c'est une proximité qui n'est pas assez attentive. La proximité
s'attache avec elle un autre sujet qu'on n'a pas encore évoqué :
le localisme, le retour à la pensée magique de la solution locale
 quand la crise est systémique et que le global semble défaillir.
Cela m'aspire littéralement. Ce discours est actuellement très fort : c'est une ressource politique inépuisable, que de
promettre la proximité.