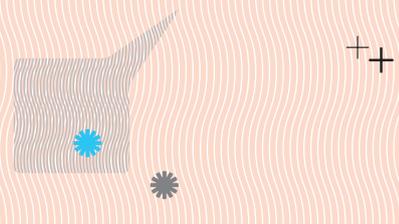
The background features a light orange wavy pattern. A faint, large-scale map of the Strasbourg metropolitan area is overlaid. On the right side, there are several decorative icons: a black asterisk, a small black circle, and two blue asterisks. At the bottom right, there are two large, overlapping circular shapes with a light blue dotted pattern, and an orange arrow pointing towards them.

# L'AVANTAGE MÉTROPOLITAIN

A collection of decorative icons including a grey square with a blue asterisk, a black asterisk, and two black plus signs.

avec Ludovic Halbert

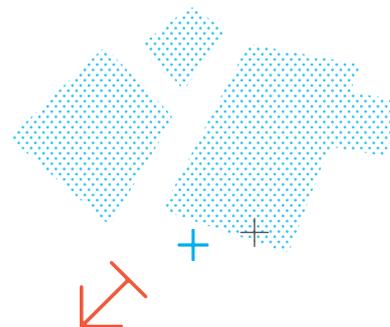
## Sommaire

### Le temps des intercommunalités stratégiques... - - - - - 3

Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS

### L'avantage métropolitain - - - - - 4

Ludovic Halbert, Chargé de recherche au Laboratoire  
Techniques, Territoires, Sociétés (LATTs), CNRS -  
Université Paris Est (Ecole des Ponts ParisTech/  
UPEMLV)



## CYCLE : LA MOBILITÉ AU CŒUR DU RENOUVEAU DES TERRITOIRES

Traduction simultanée français/allemand

- ↳ **Mondialisation, métropolisation, flux :  
où en sommes-nous ?** - 28 mai 2015 avec **Olivier Mongin**,  
Editeur et Essayiste, Directeur de la publication de la revue *Esprit*  
et co-animateur de la revue *Tous urbains*
- ↳ **La mobilité : vers de nouveaux modèles** - 16 juin 2015  
avec **Jean-Pierre Orfeuill**, Professeur émérite des Universités,  
Conseiller à l'Institut pour la ville en mouvement
- ↳ **L'avantage métropolitain** - 19 novembre 2015  
avec **Ludovic Halbert**, Chargé de recherche au Laboratoire  
Techniques, Territoires, Sociétés (LATTs), du CNRS et de  
l'Université Paris-Est (Ecole des Ponts ParisTech/UPEMLV)

Les vidéos de ces conférences sont disponibles sur :  
<http://www.adeus.org/productions?ty=les-vidéos-de-l-adeus>

Le mot de la Directrice

## Le temps des intercommunalités stratégiques...



**Anne Pons**

Directrice générale de l'ADEUS

Il n'y a de vraie métropole, en France, que Paris. Pourtant, la métropolisation en Alsace est en marche, Strasbourg est Eurométropole et le titre est attirant, comme l'appétit de Reims ou Nancy pour cette qualification le montre. La métropole en opposition aux territoires moins denses ?

La reconnaissance de l'avantage métropolitain ne sonnera pas, je l'espère, comme une provocation à l'égalité des territoires. Pourtant, est-il possible de penser que notre économie peut se répartir également dans tous les territoires ? La réponse, pour moi, est non, car les solidarités territoriales économiques ne s'exercent pas de la même façon dans un monde de production principalement de biens d'équipement que dans celle d'une économie de production de biens plutôt immatériels, nécessitant la mobilisation de ressources diverses.

L'inégalité des territoires est une question qui se pose à différentes échelles. Elle apparaît actuellement dans notre façon de penser la grande région, dans les relations entre Reims, Metz, Nancy, Mulhouse et Strasbourg : chacun aspire à une mise en réseau plat. Le rôle de Strasbourg comme hub reste un impensé. Tout autant à l'échelle de la région Alsace qu'à l'échelle des communes de l'Eurométropole, notre imaginaire en est resté souvent à l'idée de territoires qui fonctionneraient côte à côte, et à qui on devrait l'égalité - alors que le monde a changé en les imbriquant, en les recomposant, en confortant les différenciations et en multipliant les apports réciproques, en faussant les périmètres à l'aune desquels cette mesure d'égalité aurait pu être prise. Peut-être qu'au lieu de couronnes, nous devrions adopter le vocabulaire de réseau pour rendre compte de cette réalité installée.

Les intercommunalités comme l'Eurométropole de Strasbourg ont d'abord été créées pour gérer des questions techniques sur leur périmètre, comme les ordures ménagères, puis elles ont porté de grands projets urbains, comme le Zénith ou le tram. Est arrivé le temps où l'on attend qu'elles soient stratégiques : le développement passe maintenant par un jeu d'alliances à des échelles bien plus vastes que les seules communes et intercommunalités. Le rôle de l'Eurométropole est d'ouvrir à ses territoires alliés internes et externes des opportunités qui ne seraient pas sans ces alliances : un rôle de moteur, donné par l'avantage métropolitain.

Cette question mérite approfondissement : comment des mises en réseau entre la ville-centre et les différentes autres communes peuvent-elles permettre des retombées collectives ? Par quelles alliances entre Strasbourg, Mulhouse, Karlsruhe, mais aussi Colmar, et certainement Haguenau et Molsheim, passe le confortement du potentiel alsacien ? Pouvons-nous, au moins partiellement, dépasser cette idée première de concurrence entre territoires à ces échelles ? Nous avons besoin de décoder dans un fonctionnement en réseau ce que signifie un rôle de centre, de hub, de ville capitale de région.

L'avantage métropolitain pourrait donc apparaître comme un sujet très politique, voire comme une question taboue. Il est temps que les éclairages de Ludovic Halbert nous aident à décoder ce dont il est fait, si nous y avons collectivement intérêt, et dans quelles conditions.



# L'avantage métropolitain



## Ludovic Halbert

Ludovic Halbert, Chargé de recherche au Laboratoire Techniques, Territoires, Sociétés (LATTS), CNRS - Université Paris Est (Ecole des Ponts ParisTech/UPEMLV)

Risquons un bref détour historique pour souligner en préambule comment la métropolisation ne saurait se résumer à la seule dynamique d'urbanisation, comme si la première était une forme particulière de la seconde et que le facteur distinctif des métropoles consistait en leur (grande) taille. C'est en effet à l'occasion de la colonisation du pourtour du bassin méditerranéen, dans l'antiquité grecque, que le terme de métropole est constitué. Il désigne une « ville mère » qui projette une partie de sa population en développant des cités politiquement autonomes, mais unies par des institutions communes (langue, monnaie...) et une intense activité commerciale. Le terme qualifie également la Rome antique, qui détermine à son profit la circulation des richesses de l'empire qu'elle contrôle. Loin de reposer sur un processus spatialement égalisateur, la métropolisation renvoie donc à une exploitation asymétrique des ressources d'un territoire qui s'élargit, exploitation réalisée à partir d'une infrastructure constituée par un système de villes en réseau. Prédomine l'idée d'une territorialité réticulaire<sup>1</sup>, accompagnant une phase d'intégration spatiale d'une vaste étendue géographique. La circulation et l'accumulation des richesses qui en découlent sont réalisées au profit d'élites politiques, marchandes et financières localisées dans ces cités et, a fortiori, dans les principales d'entre elles, à l'image d'une capitale d'empire.

Toutes les phases d'unification spatiale (essor du commerce marchand au Moyen Âge, déploiement des empires coloniaux, mondialisation de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle) se caractérisent par l'essor sporadique de ces « villes-mondes » (Fernand Braudel, 1979), capables d'organiser les

circulations à longue distance. Ce n'est cependant qu'à compter de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle que prolifèrent les « world cities » (Peter Hall, 1966), ces agglomérations qui concentrent, pour paraphraser P. Hall, une part démesurée des affaires de ce monde. Ceci tient de nouveau à un processus d'unification spatiale que l'on qualifie par commodité de « mondialisation ». De ce bref aperçu historique, conservons donc l'idée que c'est parce que les sociétés contemporaines deviennent plus mobiles (et non pas plus urbaines) que la dynamique de métropolisation est un processus socio-spatial majeur de notre temps. En d'autres termes, si certaines métropoles sont de très grandes agglomérations, l'inverse n'est pas vrai, car ce qui singularise les métropoles, c'est leur insertion dans des circulations de longue portée.



1. En forme de réseau.



source : Pixabay.com

## Nouveaux modes de production, nouvelles géographies

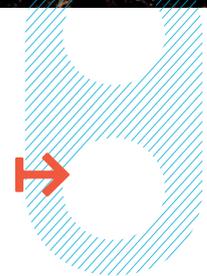
Ce constat vaut pour bien des activités humaines, qui sont retravaillées par la facilité accrue de circulation des biens, des personnes, des idées, des capitaux... Pourquoi l'hyper-mobilité qui caractérise nos sociétés contribue-t-elle à renforcer le rôle des espaces métropolitains ?

Rappelons au préalable que les transformations spatiales liées à cette hyper-mobilité ne relèvent pas d'une causalité unique mais, comme le propose Manuel Castells, d'au moins trois (r)évolutions interdépendantes. La première tient à des transformations technologiques au long cours qui, depuis deux siècles et de manière accélérée, encouragent la circulation des facteurs de production. Loin d'un déterminisme technologique, à ce premier facteur s'ajoute un projet politique, certes permis par les technologies de transport et de communication, mais qui en retour encourage l'essor de ces dernières. Depuis la sortie de la

Seconde guerre mondiale, un certain nombre d'organisations internationales et d'États visent à faciliter la circulation des facteurs de production et de renforcer les échanges entre pays. Pensons ainsi à la baisse des tarifs douaniers, ou encore à la déréglementation financière. Enfin, troisième processus, la mise en mobilité des facteurs de production est liée à une transformation des systèmes de production eux-mêmes : certains acteurs économiques, à l'image par exemple des firmes multinationales et des grandes institutions financières privées ou interétatiques (FMI<sup>2</sup>, Banque mondiale...), se saisissent de ces évolutions technologiques et politico-économiques pour redéployer leurs activités dans une perspective transnationale.

Il résulte de ces trois processus des transformations puissantes des modes de production, que l'on résumera en trois « gros mots » qui permettront de comprendre le rôle-clé des métropoles.

2. Fonds monétaire international.



**Mondialisation.** Bien que s'accompagnant « d'angles morts », l'intégration économique s'accroît à l'échelle planétaire avec l'affirmation de chaînes de valeurs plus mondialisées. Ainsi, à l'essor des échanges commerciaux dès les années 1960, s'ajoutent à partir des années 1970 et suivantes un redéploiement spatial des activités manufacturières et, à compter des années 1980, une intégration monétaire et financière qui accélère la mobilité des capitaux. La division internationale des tâches qui résulte de cette mondialisation ne cesse de se complexifier : aux relations verticales entre des régions concentrant les fonctions dites à haute valeur ajoutée et des périphéries manufacturières dans des pays du Sud, se superposent des relations plus horizontales entre métropoles du Nord et du Sud.

**Innovation.** On assiste par ailleurs au passage à une économie dite de l'innovation, qui repose sur la production quasi-continue, par les firmes, de rentes de nouveauté visant à les protéger de la concurrence. Ceci induit le raccourcissement des cycles de vie des produits ainsi que le renforcement des fonctions amont, aval et de process, comme autant de facteurs de différenciation par rapport aux concurrents. Des formes d'ouverture des fonctions de conception apparaissent également, que ce soit à travers des partenariats avec d'autres firmes ou par la systématisation des stratégies de rachat de starts-up. Ici aussi, le déploiement spatial des activités économiques s'en trouve transformé avec la banalisation des échanges de très longue portée géographique.

**Financiarisation.** Depuis les années 1970, les déséquilibres des balances de paiement nationales (excédents commerciaux, rentes des hydrocarbures...) ou encore le passage à des systèmes de prévoyance individualisés, ont incité l'essor de fonctions financières privées. Outre les paradis fiscaux, dont la géographie n'est pas spécifiquement métropolitaine, ces fonctions

financières se concentrent dans un nombre restreint de centres financiers internationaux qui recoupent largement la localisation des sièges des multinationales, constituant ce que Saskia Sassen dénomme les « villes globales » (2001).

Au total, les fonctions de coordination, de circulation et d'innovation sont présentées, tant par une partie de la littérature académique que par les organisations multinationalisées elles-mêmes, comme cruciales dans les nouveaux modes de production associés à la mondialisation. Or, il apparaît que ce sont les métropoles qui tirent leur épingle du jeu, points nodaux où se déploient ces fonctions. Loin du mythe technologique qui verrait dans le renforcement des facilités de communication et de transport l'avènement d'un monde plat, où la distance ne compterait plus, l'on observe ainsi le renforcement, à mesure que les circulations sont facilitées, des hubs qui ont justement pour fonction d'organiser ces échanges. Au camaïeu du planisphère des États s'ajoute le réseau des métropoles.

### Des recompositions spatiales multiscalaires

Cette géographie en réseau de métropoles n'est pas sans connaître des formes de hiérarchisation. Les géographes déclinent ainsi toute une typologie des métropoles, selon leur plus ou moins grande centralité dans les échanges de longue portée (de rang mondial, continental, national...). Ainsi, en Europe, il existe une petite trentaine de métropoles de portée européenne ou mondiale, la France ne comptant, comme le Royaume-Uni au demeurant, que sa région-capitale dans cette liste. Ce qui confirme l'importance combinée des héritages (les systèmes urbains n'évoluant que lentement) et des processus de concentration au profit du haut des hiérarchies urbaines.

**L'ÉCONOMIE EN TROIS GROS MOTS** - source : L. Halbert

Période	Phase	Indicateur	Facteur	Acteurs-clés
1960 et +	Mondialisation commerciale	Importations/ exportations	Baisse des tarifs douaniers	Entreprises commerciales
1970 et +	Mondialisation industrielle	Investissements directs étrangers	Multinationalisation des firmes	Firmes multinationales
1980 et +	Mondialisation financière	Investissements de portefeuille	Libéralisation de la circulation du capital	Fonds d'investissement internationaux

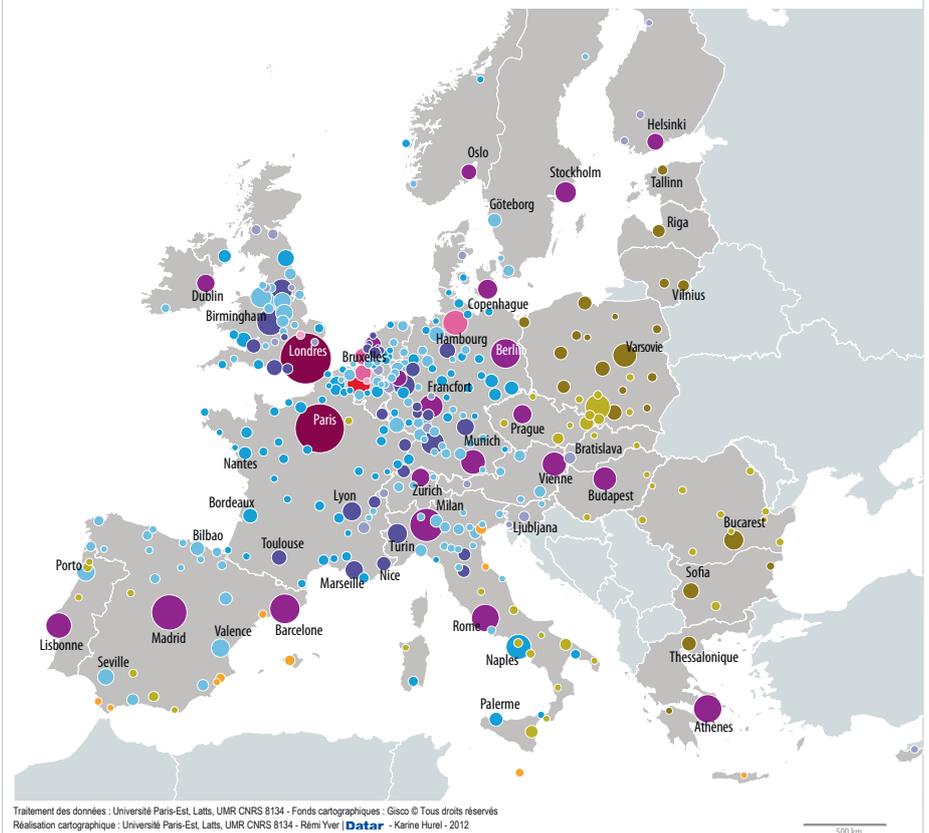
À la formation d'un archipel métropolitain mondial répondent des recompositions intra-métropolitaines. Comme dans tout espace urbain, les métropoles sont bien évidemment affectées par des dynamiques de desserrement, d'étalement et de polarisation, liées par exemple à l'effet de l'automobilité et du choix de l'habitat individuel. Cependant, au-delà de ces recompositions banales, certaines fonctions dites métropolitaines sont elles aussi affectées par un processus de réagencement spatial. En raison de l'importance de la mobilité dans leur fonctionnement quotidien, ces fonctions sont bien évidemment sensibles aux équipements assurant la connectivité : proximité aux gares, aéroports, échangeurs autoroutiers et connexions au très haut débit... Mais ce facteur est combiné à bien d'autres (accès à la main-d'œuvre, aux clients, aux partenaires...) et, surtout, médiatisé par nombre d'acteurs déployant leurs propres stratégies.

C'est ainsi qu'au sein des firmes elles-mêmes, les choix de localisation intra-urbaine font l'objet de confrontations récurrentes, la localisation recouvrant des enjeux nombreux : les équipes de direction privilégient des quartiers centraux en raison de l'image qui y est attachée ; les directions fonctionnelles accordent la priorité aux espaces offrant productivité et flexibilité aux équipes ; les ressources humaines font de la localisation un moyen de retenir les « talents » et de décourager les actifs devenus « redondants » ; enfin, la direction financière vise à minimiser les coûts immobiliers. De même, les investisseurs présents sur le marché locatif de l'immobilier d'entreprise, personnes physiques et, dans les métropoles, des fonds d'investissements immobiliers, ont leur propre appréciation et standards sur les facteurs de localisation du parc investissable. Enfin, les politiques publiques en matière de développement économique et d'aménagement continuent de compter, notamment lorsque la concurrence interterritoriale interne à une métropole contribue à l'émiettement de l'immobilier d'entreprise.

Sans présager de la hiérarchie des différents facteurs exposés ici, l'on assiste à une division fonctionnelle et sectorielle des activités donnant lieu à la réaffirmation des espaces centraux et péri-centraux, ainsi qu'à l'essor de multiples pôles en périphérie. Ceci entraîne le passage d'organisations urbaines historiquement mono-centriques à des systèmes plus étalés et multipolaires, bien que fonctionnellement centrés sur le cœur de l'agglomération.



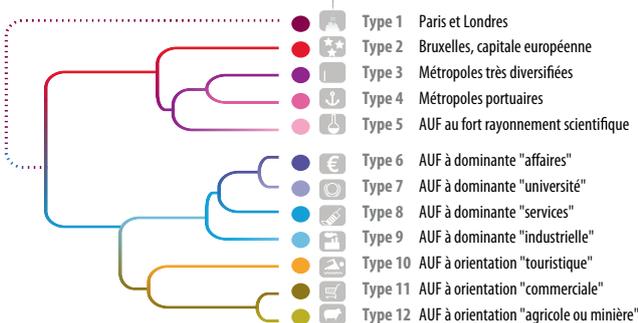
**TPOLOGIE GÉNÉRALE DES AIRES URBAINES EUROPÉENNES** - source : DATAR



Traitement des données : Université Paris-Est, Latis, UMR CNRS 8134 - Fonds cartographiques : Gisco © Tous droits réservés  
Réalisation cartographique : Université Paris-Est, Latis, UMR CNRS 8134 - Rémi Vyer | Datar - Karine Hurel - 2012

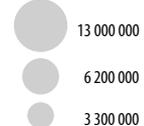
**Typologie des aires urbaines européennes (AUF)**

Types d'après une classification ascendante hiérarchique (CAH) sur 25 indicateurs



**Nombre d'habitants en 2006**

(exprimé par aire urbaine fonctionnelle - AUF)



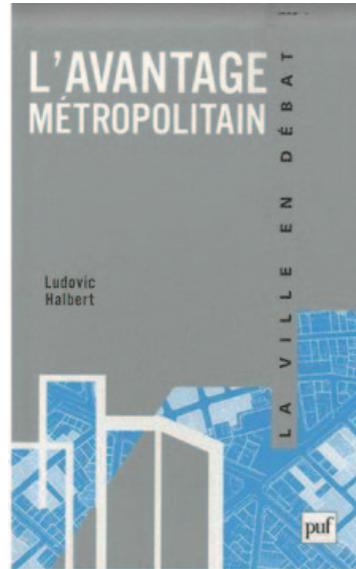


## L'AVANTAGE MÉTROPOLITAIN

### L'avantage métropolitain

Au-delà du constat de la centralité fonctionnelle et géographique des métropoles, comment expliquer l'avantage dont elles bénéficient dans les réorganisations affectant l'économie métropolitaine ? Les analyses provenant de l'économie territoriale montrent que l'originalité des métropoles tient largement à la combinaison d'effets observés séparément ailleurs.

La productivité des firmes tient notamment à leur environnement socio-économique : en s'agglomérant, elles bénéficient ainsi d'externalités positives. Deux formes principales d'économies liées à l'agglomération sont distinguées classiquement. Les économies de localisation sont celles dont bénéficient des agents économiques localisés à proximité d'autres agents spécialisés, dans un même secteur ou une même filière. Ces clusters connaissent bien des formes spatiales différentes : observés dans des espaces ruraux, avec par exemple le vignoble californien, ou encore dans des systèmes de petites villes, comme dans les districts industriels italiens ou certains systèmes productifs locaux français, ils ne sont donc pas spécifiques aux espaces urbains, et encore moins aux métropoles. Cependant, nombre de « clusters » qui perdurent, ou se créent, sont désormais dans des métropoles (Frédéric Gaschet et Claude Lacour 2007). Le second type d'externalités est parfois qualifié d'économie d'urbanisation. Si l'on considère, par exemple avec Jane Jacobs (1969), que les villes se caractérisent par leur relative mixité fonctionnelle et sociale, on comprend comment la proximité à des organisations travaillant dans des secteurs différents peut faciliter l'exploration de rapprochements, sources de nouveauté, et alimenter des fertilisations croisées. Ici aussi, si ce type d'effet est plutôt attribué à la « ville », les métropoles sont particulièrement adaptées pour faciliter la mise en œuvre de stratégies de valorisation de la diversité, qui les caractérisent. Elles constituent par exemple des espaces d'observation et d'expérimentation permettant de découvrir, et même susciter, des besoins renouvelés auprès de la grande variété de consommateurs qu'elles concentrent. On retrouve d'ailleurs ici un enseignement ancien de la géographie urbaine : les innovations (commerciales, sociales...) ont tendance à diffuser des plus grandes agglomérations vers les plus petites.



Ce qui fait l'avantage métropolitain est alors la mobilisation de ces différents types d'externalités dans un territoire où se cumulent des effets de taille, de diversité et de spécificité, ainsi que l'existence d'infrastructures matérielles et immatérielles permettant la circulation à travers des échelles multiples.

Effet de taille tout d'abord, car si cette dernière ne singularise pas les métropoles, leur taille permet néanmoins de concentrer des ressources, non seulement importantes en quantité, mais aussi diversifiées. Pour un agent économique (un ménage, un entrepreneur, un investisseur...), l'importance des ressources présentes constitue, comme le relève Pierre Veltz, une forme d'assurance : les métropoles limitent ainsi les risques de rareté et d'enfermement, risques qui peuvent advenir dans des territoires aux ressources trop limitées en quantité (par exemple liées à l'étroitesse d'un bassin d'emploi) ou trop spécialisées (à l'image d'une agglomération dont l'activité est principalement tournée vers un secteur susceptible d'entrer en crise).

En lien avec la taille, qui permet de supporter des investissements lourds, les métropoles offrent également aux agents économiques des externalités infrastructurelles qui ont leur importance dans une économie de la mobilité à longue portée. C'est vrai des équipements matériels, comme les aéroports ou le branchement sur les systèmes ferrés et routiers rapides.



Mais c'est aussi le cas d'infrastructures plus immatérielles, en raison de la présence d'organisations et d'individus dont les pratiques sont fortement inscrites dans des échanges de longue portée (multinationales, diasporas...). Ces infrastructures matérielles et immatérielles des métropoles étendent ainsi de manière spectaculaire les ressources accessibles aux agents économiques présents en leur sein. Elles aident à traverser les échelles spatiales, permettant ainsi de mobiliser une ressource présente dans le quartier voisin, mais aussi dans des territoires distants. On le comprend, les métropoles constituent des dispositifs socio-spatiaux adaptés à des modes de production multi-localisés et s'appuyant sur l'intensité des circulations.

Pour autant, la mobilisation des ressources permise par les métropoles ne va pas de soi : la proximité géographique n'est rien sans un processus d'activation (Alain Rallet et André Torre 2005). Ce dernier passe par des relations marchandes parfois, mais aussi par le partage d'institutions, de réseaux sociaux, ou encore de lieux assurant le brassage des ressources. Si l'entrepreneur contribue par définition à activer ces dernières, il existe bien d'autres formes de mobilisation réalisées par des associations, des pouvoirs publics, des collectifs émanant de la société civile... À tel point que les enjeux contemporains du développement économique peuvent être reformulés comme une question sociale et politique : il s'agit de limiter les effets des fragmentations multiples, qui affectent tout particulièrement les territoires métropolitains. Reste à savoir comment ce processus de métropolisation est saisi en termes d'action publique.

## Le printemps des métropoles

En dépit de leurs sévères difficultés (congestion, inégalités socio-spatiales, pollution, fragmentation politique), la France connaît son « printemps des métropoles ». Peut-être ceci tient-il au fait que, face au spectre d'une dépression économique perçue comme l'effet d'une concurrence exacerbée par la mondialisation, elles aident à entretenir l'espoir, chez certains, de renouer avec une croissance perdue.

Ce renouveau des métropoles est loin du keynésianisme spatial à vocation égalisatrice qui motiva l'État durant les années 1960 à 1970. Alors, les métropoles étaient dites d'équilibre et visaient

à mieux répartir la croissance, en limitant le poids de la région-capitale. Désormais, pour l'État comme pour certains gouvernements locaux, les objectifs ont évolué. Les métropoles incarnent tout d'abord une perspective de développement économique : pour l'État central, elles sont les locomotives de l'économie nationale ; pour les gouvernements locaux, c'est un levier permettant de renforcer l'attractivité de leur territoire. Elles permettent aussi de légitimer des objectifs plus politiques. Pour certains édiles locaux, elles fournissent un motif pour soutenir leur demande d'une plus grande autonomie (face à l'État et aux Régions, mais aussi parfois face aux communes qui constituent ces agglomérations). Plus largement, la « métropolisation » aide à renouer avec un projet politique jamais achevé, semble-t-il, celui de l'ajustement des périmètres de l'action publique aux sociétés qu'elle vise. Ne nous dit-on pas que les métropoles constituent désormais « la bonne échelle », celle où l'ajustement institutionnel serait le mieux en phase avec le fonctionnement de l'économie et des espaces urbains, avec l'efficacité de la dépense publique, si ce n'est avec les aspirations citoyennes ? Et tant pis si la quête du périmètre pertinent demeure une utopie, condamnée à être sans cesse dépassée par les débordements et recompositions que les mobilités de tous ordres imposent aux territoires (Martin Vanier, 2013).

C'est ainsi que bien des agglomérations de France se sont découvertes des spécificités à faire valoir auprès du législateur, pour essayer d'obtenir la reconnaissance de leur caractère métropolitain. L'État est d'ailleurs lui aussi actif, à travers les efforts de la DATAR<sup>3</sup> tout au long des années 2000 et le soutien d'une partie de la communauté académique enrôlée par cette dernière, et désormais, grâce à un train de lois qui ont formalisé et régulé cet enthousiasme métropolitain, avec la création d'une douzaine d'établissements publics de coopération intercommunale éponymes.

Mais au-delà de la déclinaison institutionnelle du processus, ce sont les politiques publiques de développement et d'aménagement qui sont désormais travaillées par des enjeux portés au titre de la métropolisation.

3. Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale.



### Développement territorial, action publique et métropolisation

Si les métropoles sont présentées comme un levier de développement économique dans un contexte de mondialisation, on ne semble retenir de la mise en réseau de villes distantes qui les caractérise qu'un effet principal : celui d'une concurrence exacerbée entre territoires. Ceci revient à négliger les échanges et collaborations qui permettent justement aux agents économiques d'assembler des ressources éloignées. En dépit des regrets exprimés sur le caractère dommageable de la concurrence généralisée entre les territoires, bien des acteurs publics contribuent ainsi eux-mêmes, à travers leurs stratégies dites métropolitaines par exemple, à alimenter si ce n'est la concurrence interterritoriale, du moins l'idée qu'elle serait indépassable.

Ainsi, afin de renforcer le rayonnement de leur propre territoire, d'attirer des entreprises, des investisseurs et des ménages, se multiplient au titre de la métropolisation des politiques d'attractivité. Ceci passe par le marketing territorial, qui ne concerne pas que les entreprises dites exogènes, mais aussi, de plus en plus, des « investisseurs », qui permettront la modernisation du territoire et la valorisation de son image, par exemple à travers la promotion d'un urbanisme de tours et de grands projets. En lien avec ceci, l'action publique locale porte également son attention sur le renouvellement des infrastructures matérielles : des grands équipements comme une gare TGV, un nouveau métro ou un aéroport, un grand stade, un centre de congrès ou des salles de spectacles sont autant de réalisations répondant moins à une logique de service aux administrés qu'à parer le territoire d'atours pensés comme métropolitains et donc aptes à soutenir la comparaison avec d'autres villes concurrentes.

Enfin, l'accent est mis sur la réforme de la gouvernance locale. Au-delà de la refonte du lego institutionnel décrite ci-dessus, l'un des enjeux accompagnant la métropolisation est de faciliter la prise en compte des attentes des entreprises et des investisseurs, de proposer des stratégies lisibles, de créer des guichets simplifiés et rapides, d'associer les milieux économiques à la décision publique, tout en donnant des gages quant à l'implication des édiles métropolitains en matière d'investissements publics ou de promotion des intérêts locaux.

### Les impensés de la métropolisation

Si cette réorientation de l'action publique métropolitaine venait à s'affirmer, des enjeux importants soulevés par notre analyse ne manqueront pas de rester en suspens. Citons-en deux qui touchent directement au développement territorial.

Premièrement, au regard du caractère central, pour « l'avantage métropolitain », de la mobilisation des ressources présentes ici et ailleurs, il est certainement précieux de soutenir aussi le développement des infrastructures immatérielles, qui aident à la mise en lumière et à la mobilisation des ressources. Il y a bien des tentatives, par exemple à travers les politiques de clusters ou de réseaux de villes. Cependant, il paraît encore bien délicat de parvenir à développer pleinement des formes de collaboration entre les agents économiques locaux, et entre ces derniers et d'autres présents ailleurs, lorsque le référentiel dominant est celui de la compétition exacerbée.

Deuxièmement, au-delà des fonctions de coordination et de circulation dans une économie mondialisée, il paraît cependant fort dommageable de négliger les fonctions finalement plus ordinaires qui habitent les métropoles.



« La réforme territoriale entend transformer pour plusieurs décennies l'architecture territoriale de la République. En jeu : la baisse des dépenses publiques et une meilleure prise en compte des besoins citoyens.

Le statut de métropole (...) est un maillon essentiel de l'ambitieuse réforme territoriale, portée par le chef de l'État. »

Gouvernement, 01/09/2015

On pense ici à l'ensemble des activités économiques qui produisent des biens et des services de première nécessité pour les ménages et les firmes : éducation, santé, services urbains (eau, énergie, déchets...), logement, transports, maintenance et entretien, artisanat, activités de la culture, du sport, etc. Car ce sont ces activités qui déterminent le plus ou moins bon fonctionnement de la machine métropolitaine. À l'heure où des gouvernements locaux s'épuisent à essayer de distinguer leur territoire en mettant en avant les mêmes spécificités que leurs voisins (un quartier d'affaires autour d'une gare TGV, trois ou quatre filières d'excellence dans la culture, le numérique, la recherche...), et ceci sous l'effet de la circulation quasi-mondialisée des modèles de politiques publiques, rappelons que l'un des facteurs de différenciation les plus marquants pour les ménages et les firmes consiste en la capacité à faire que le fonctionnement au quotidien de la machine métropolitaine soit assuré. Ceci sonne comme une évidence, et c'est pourtant le défi le plus délicat à résoudre au regard de l'accumulation des difficultés environnementales, sociales et politiques qui caractérisent les métropoles.

## BIBLIOGRAPHIE

**Civilisation matérielle, économie et capitalisme. XV-XVIII, Tome 3.**

**Le temps du monde.** F. Braudel, 1979, Paris : Armand Collin.

**The Information Age, Volume 1: The Rise of the Network Society,**

M. Castells, 1996, Oxford: Blackwell.

**Les systèmes productifs urbains : des clusters aux "clusties",** F. Gaschet et C. Lacour. 2007, Revue d'économie régionale et urbaine.

**L'avantage métropolitain,** L. Halbert, Paris, 2010 : Presses Universitaires de France.

**World Cities,** P. Hall, 1966.

**Proximity and Localization,** A. Rallet et A. Torre. 2005, Regional Studies.

**The Global City: New York, London, Tokyo,** Second Edition. S. Sassen, Princeton, 2001: Princeton University Press.

**La métropolisation ou la fin annoncée des territoires ? Métropolitiques,**

M. Vanier, 2013, 22 avril 2013, <http://www.metropolitiques.eu/>

[La-metropolisation-ou-la-fin.html](http://www.metropolitiques.eu/La-metropolisation-ou-la-fin.html)

## POUR ALLER PLUS LOIN, DU MÊME AUTEUR :

**Le desserrement des activités d'intermédiation au sein de la région parisienne : réalités et limites,** L. Halbert, 2005a, Géographie, Economie, Société.

**Les métropoles, moteurs de la dématérialisation du système productif urbain français : une lecture sectorielle et fonctionnelle (1982-1999),** L. Halbert, 2005b, Bulletin de l'Association des Géographes Français.

**L'horizon des entreprises franciliennes vu par les appels téléphoniques,**

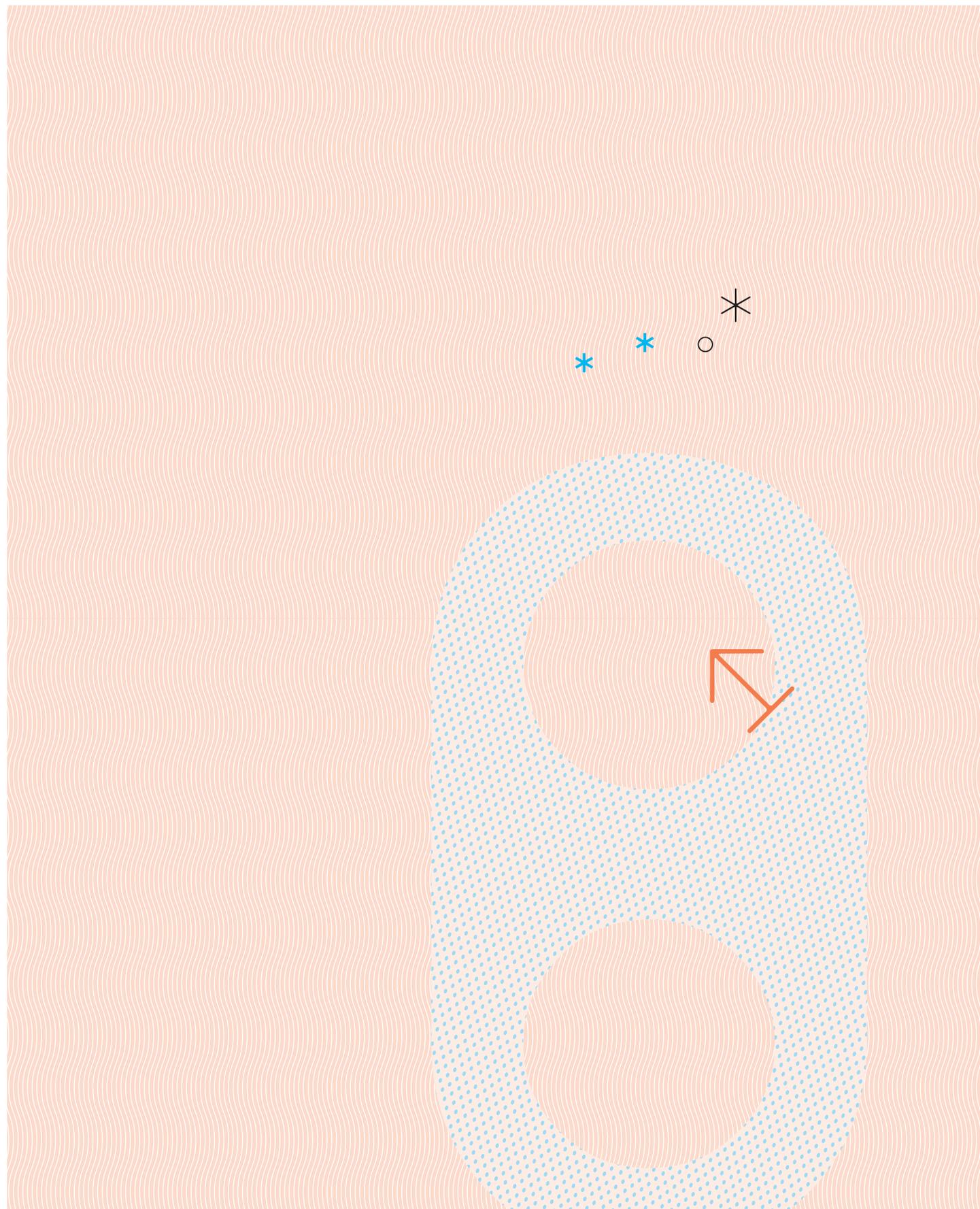
L. Halbert, 2007, In Données Urbaines, Tome 5, édité par M-F. Mattei et D. Pumain, 5:269-82. Paris : Economica.

**Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseau,** L. Halbert,

P. Cicille et C. Rozemblat 2012, Collection Travaux de la Datar. Paris : DATAR, La Documentation française.

**Services globaux, géographies locales : les services aux entreprises dans**

**les métropoles de Londres et Paris,** L. Halbert, et K. Pain, 2010, Cybergeog : European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire. <http://cybergeog.revues.org/23337>



L'Agence  
de Développement  
et d'Urbanisme  
de l'Agglomération  
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**  
Validation : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**  
Responsable conférences : **Cathie Allmendinger**  
Équipe projet : **Cathie Allmendinger** (chef de projet),  
**Jean Isenmann, Estelle Meyer, Sophie Monnin,**  
**Pierre Reibel, Maryline Roussette**  
N° projet : **PTP 2015 - 1.5.1.2** - Photos : **Jean Isenmann**  
Mise en page : **Sophie Monnin**  
© ADEUS - Novembre 2015 - N° Issn : 2112-4167  
Les publications et les actualités de l'urbanisme sont  
consultables sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)