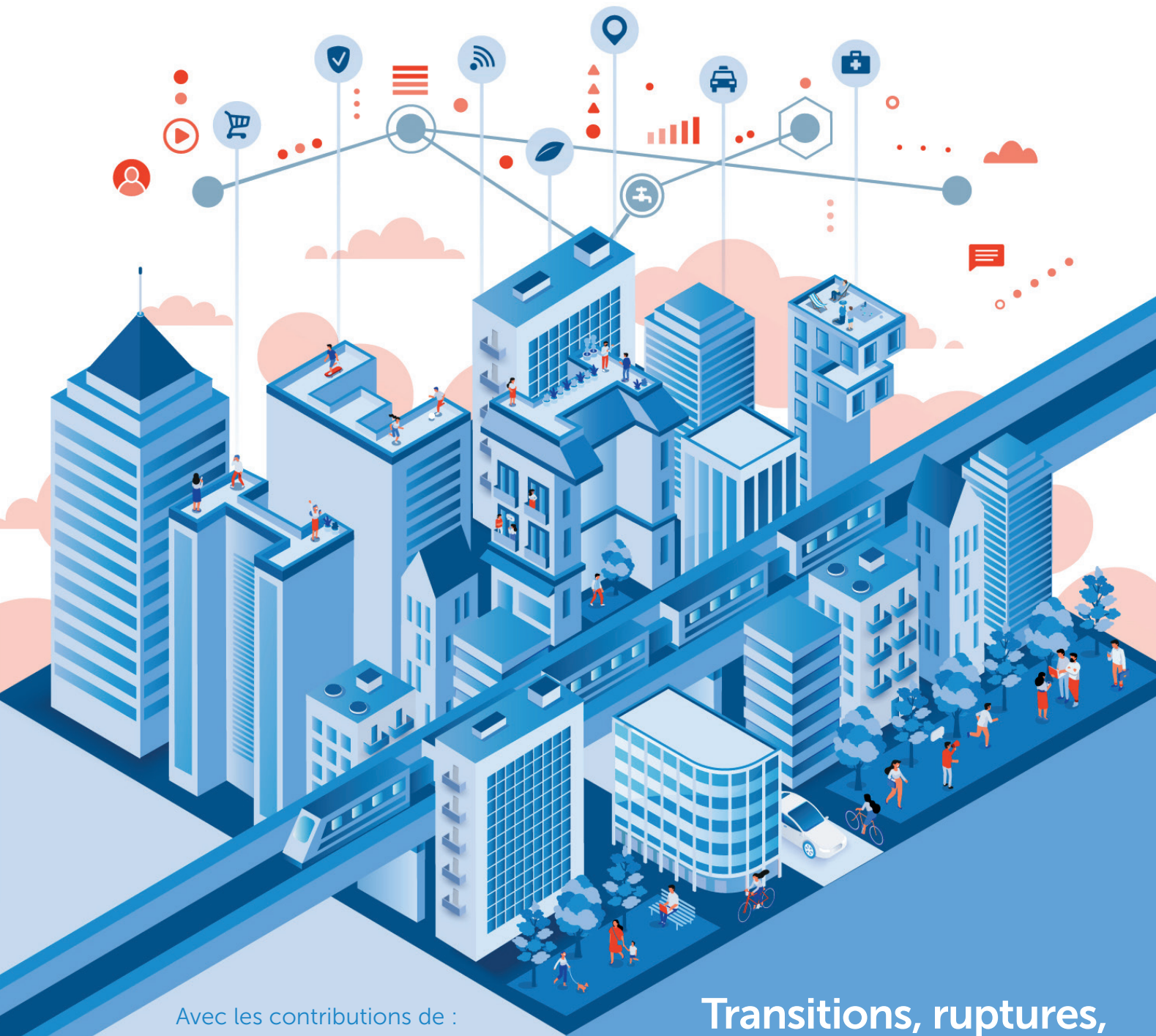


RÉFLEXIONS

immobilières

La revue de l'IEIF
N° 92 - 2^e trimestre 2020



Avec les contributions de :

Xavier Lépine
Gilles Moëc
Dominique Moïsi
Pierre Veltz
Philippe Pelletier
Bernard Devert
Martin Vanier
Alain d'Iribarne
Bernard Roth
Bertrand de Feydeau

**Transitions, ruptures,
continuités...**
**Quelles perspectives
pour l'après Covid-19 ?**

Numéro spécial



N° 92

2^e TRIMESTRE 2020

Édito

L'immobilier en questions

par Guy Marty

4

Retour sur quelques dates clés de l'épidémie de Covid-19

7

Crise mondiale sanitaire, opportunités salutaires !

par Xavier Lépine

11

Quelles perspectives pour l'économie ?

par Gilles Moëc

15

Premiers effets géopolitiques d'une épidémie mondiale

par Dominique Moïsi

19

Pandémie, révolution numérique et impératif économique : quel nouveau monde productif ?

par Pierre Veltz

25

Rénover !

par Philippe Pelletier

29

Crise sanitaire : un mal pour un bien ?

par Bernard Devert

35

Post-métropolisation ?

par Martin Vanier

39

Quelles évolutions du travail dans les bureaux dans les années à venir ?

par Alain d'Iribarne

45

Peur sur la ville

par Bernard Roth

51

Et si Andrea Palladio nous conviait à l'université ?

par Bertrand de Feydeau

55

L'ACTUALITÉ BIBLIOGRAPHIQUE



ET SI ANDREA PALLADIO NOUS CONVIAIT À L'UNIVERSITÉ ?

par **Bertrand de Feydeau** Président, Fondation Palladio



© B. Rieger

La pandémie, et tout particulièrement l'épisode du confinement, a fait prendre conscience que la construction urbaine en vigueur depuis deux siècles, axée sur la mobilité humaine, pouvait être remise en cause. Plus qu'un outil, l'usage du numérique devient un mode de vie : échanger les données est plus rapide, moins coûteux et beaucoup plus économe en énergie que de déplacer les hommes ; la mobilité à l'échelon local et mondial doit être revisitée. C'est l'une des clés de la ville bas-carbone.

La question urbaine se trouve profondément modifiée par la survenance de la pandémie de Covid-19. La rapidité du phénomène, son caractère planétaire et la simultanéité des décisions prises à travers le monde sont en soi un événement majeur qui marquera sans doute pour les historiens le véritable basculement dans le ^{xxi}^e siècle. Ce dévoilement brutal et impudique nous livre la ville dans sa nudité, laissant apparaître les stigmates d'une longue et inexorable asphyxie.

Rationalité productiviste. L'asphyxie de la ville est la conséquence d'une rationalité productiviste poussée jusqu'à l'extrême. C'est l'ère industrielle qui a imposé à la ville ce visage déformé que les survivants de la Première Guerre mondiale avaient dénommé les « gueules cassées ». Le tournant s'opère au milieu du ^{xviii}^e siècle, marqué par l'émergence des nouveaux outils et machines-outils qui démultiplient la force humaine, mais aussi par le primat donné à la raison par le mouvement du siècle des Lumières qui opère comme un catalyseur de ces nouvelles technologies.

La priorité donnée alors à la production de biens matériels, fruit de la révolution industrielle et de la soif consumériste naissante, conduit à une organisation sociale qui a profondément modelé le paysage urbain et progressivement désorganisé et vidé de sa substance le monde rural. Tout s'est passé comme si l'objectif quasi unique de l'activité humaine était la production de biens matériels, accaparant non

seulement les moyens financiers mais aussi tout le temps disponible et la fatigue des hommes. Puisqu'il était nécessaire de regrouper les forces de travail dans de très grandes unités de production, on a privilégié la mobilité des hommes pour compenser l'immobilité des pondéreux et des machines-outils.

Distanciation des lieux d'activité. L'idée s'est naturellement imposée de spécialiser les espaces urbains en zones dédiées à l'habitat, au travail ou au commerce : en dépit des réactions de quelques esprits éclairés comme Claude-Nicolas Ledoux¹ ou Charles Fourier², il semblait plus rationnel de créer des quartiers d'habitat et des quartiers d'usine, de distancier les lieux de commerce des lieux de loisirs. Que sont devenues les maisons des marchands hollandais

Les Cahiers Palladio

En portant ces « Cahiers », la **Fondation Palladio** donne la parole à ses boursiers, doctorants et chercheurs, ainsi qu'aux lauréats des prix qu'elle parraine. Les Actes de l'Institut Palladio y ont aussi leur tribune.

Depuis 2010, **Réflexions Immobilières** ouvre ses portes aux Cahiers Palladio en leur dédiant cet espace pour favoriser le dialogue avec tous ceux qui contribuent à l'élaboration de la Cité : www.fondationpalladio.fr/nos-publications.

1. Claude-Nicolas Ledoux (1736-1806), architecte, urbaniste et utopiste français. Très actif à la fin de l'Ancien Régime, il fut l'un des principaux créateurs du style néoclassique.

2. Charles Fourier (1772-1837), philosophe français, fondateur de l'École sociétaire. Il était considéré par Karl Marx et Friedrich Engels comme une figure du « socialisme critico-utopique ».



offrant au rez-de-chaussée les étals pour les charlands, au premier étage la résidence pour la famille, au deuxième étage les surfaces de façonnage, et dans les combles le stockage des marchandises ? Ce style de vie caractérisé par l'unité de lieu, reconnue comme indispensable par les dramaturges lorsqu'ils veulent stigmatiser la condition humaine, a volé en éclats.

Ainsi, qu'il s'agisse du monde rural ou du monde artisanal, le principe quasi universel d'unité de lieu qui prévalait depuis des siècles a été battu en brèche aux bénéfices d'un nouveau mode d'organisation, marqué par la différenciation et l'éloignement du lieu d'habitat et du lieu de travail. Les contraintes liées à cette nouvelle organisation de l'espace et du travail ont semblé trouver une solution par la mise en place systématique des déplacements et des mobilités qui restera la grande réponse du xx^e siècle. Tous les modes de transport, au premier rang duquel la voiture, resteront l'icône civilisationnelle du xx^e siècle où se mélangent le mythe de la vitesse, l'accélération du progrès technologique et l'expression de l'image personnelle ou de la réussite sociale attachée à ces modes de transport. La voiture individuelle devient un mythe et la jet set un monde envié.

Charte d'Athènes. Cette conception de la ville sera théorisée ou poussée à son paroxysme par les concepts exposés en 1933 dans la charte d'Athènes¹, qui fait du tissu urbain une juxtaposition de fonctionnalités : c'est ainsi qu'après la Seconde Guerre mondiale, on voit se développer les grands quartiers d'habitation caractéristiques du paysage des ZUP² et se dessiner des quartiers de bureaux dont l'archétype est La Défense. Le Corbusier y consacrera sa marque et son talent. Il faut bien dire, pour être juste, que les techniques constructives qu'elles autorisent permettent de constituer une offre abondante et de qualité pour faire face au gigantesque phénomène migratoire que constitue l'exode rural. Sur le plan économique et même social, le défi a été relevé mais à quel prix sur le plan humain et sociétal ?

LES CRAQUEMENTS QUI FISSURENT LES TISSUS URBAINS

Le phénomène urbain est devenu universel. Cela vient d'abord du fait que, partout dans le monde, l'attractivité de la ville, légitime ou non, a fait du milieu urbain le lieu naturel de destination de tous les déracinements. Cela est vrai pour la vieille Europe mais aussi pour le reste du monde, mettant à mal les structures urbaines préexistantes. L'explosion démographique et le phénomène migratoire qui l'accompagne mettent à rude épreuve le tissu urbain rationnel

et rigide constitué tout au long de l'ère industrielle. L'asphyxie progressive résultant de la constitution de cercles concentriques autour des centres historiques aboutit à la multiplication des transhumances quotidiennes et à leur cortège de temps perdu. Elle conduit de façon plus grave encore à la disparition de la notion d'appartenance, liée au sentiment d'être exclu de toute centralité.

Malaise et fatigue sont le lot quotidien de ces nouveaux urbains qui pourtant imposent leur style de vie à l'ensemble du corps social. La généralisation du phénomène d'urbanisation a en effet imposé le mode de vie urbain à l'ensemble du corps social, au risque de laisser émerger des insatisfactions profondes chez tous ceux qui ont été agrégés au mode de vie urbaine même s'ils résident encore dans des territoires ruraux ou dans des gros bourgs. Comment exprimer la profondeur de ce malaise sans mettre un gilet jaune ?

Villes hors du temps. Et pourtant ces agrégats humains, voulus ou subis, ont tenté de s'organiser et ont donné naissance à des modes d'urbanisme contrastés et disparates.

- Le premier mode qui s'est imposé par nécessité et que l'on appelle bidonville ou *favela*, constitue une forme d'agrégat humain qui échappe à la rationalité productiviste dont l'Europe a proposé le modèle. N'oublions pas que ces « villes nouvelles » accueillent près de 20 % de l'humanité. Elles constituent des ensembles complexes, laissant place à des styles de vie communautaire réinventés, mêlant le meilleur et le pire. Dans tous les cas, la mémoire des origines s'efface, laissant se déliter ce ciment nécessaire à la construction de toute collectivité humaine.
- Le deuxième est une réponse plus politique qui trouve sa source dans l'action de régimes autoritaires décidés à faire face par des moyens renouvelés aux phénomènes d'explosion urbaine. Cette autre forme de « villes nouvelles » est alors le fruit de plans d'urbanisme radicaux, développés sur des territoires préalablement intégralement « nettoyés » de façon à permettre la mise en œuvre dans les délais les plus courts d'une implacable logique constructive. Shenzhen en est l'archétype.

Le bien-vivre ou tout simplement le bonheur humain n'étant pas mesurables, les sociologues s'épuisent dans des études sans fin pour comprendre l'explosion des suicides, la disparition des familles au bénéfice de styles de vie « individualo-collectifs » et, par voie de conséquence, une baisse radicale de la natalité. Là encore, la notion de temps est cruciale : comment deman-

1. La charte d'Athènes rassemble l'essentiel des principes de l'urbanisme fonctionnaliste du Mouvement moderne, adoptés lors du 4^e congrès des CIAM (congrès internationaux d'architecture moderne), tenu au large d'Athènes en 1933.
2. Zone d'urbanisme prioritaire.

der à ces nouveaux urbains de préparer un avenir pour eux ou leurs héritiers, s'ils ne savent pas ni d'où ils viennent, ni où ils vont, toute trace d'activité humaine, toute construction des siècles passés ayant été systématiquement détruite. La ville hors du temps n'existe pas.

► La troisième réponse qui semble plus articulée et plus aboutie notamment dans les pays aux économies avancées est celle des métropoles. L'aube du ^{xxi}e siècle semblait dévoiler l'émergence de cette solution urbaine porteuse de puissance économique et relais d'un maillage mondial des grandes cités. L'attractivité des grandes métropoles, le rôle moteur qu'elles jouent pour leur *hinterland* souvent très vaste, la fenêtre qu'elles ouvrent sur le monde offrent les caractéristiques de la ville désirable et attractive. En outre, il y avait une forme de consensus pour en parachever l'équilibre, reposant sur trois thèmes généralement partagés :

- ▷ gérer une densification acceptable par les habitants ;
- ▷ freiner l'artificialisation des sols et végétaliser l'existant ;
- ▷ travailler sur les mobilités soit à l'intérieur même du tissu métropolitain soit dans un réseau plus vaste intégrant les autres métropoles mondiales.

LE CONFINEMENT, RÉVÉLATEUR DE LA POSSIBILITÉ DE VIVRE AUTREMENT

C'est là que, paradoxalement, l'expérience du confinement ouvre de nouvelles perspectives à la ville. La remise en cause brutale des mobilités quotidiennes soit pour aller travailler, soit pour partir en vacances, soit pour aller étudier, soit simplement pour satisfaire aux obligations de la division internationale du travail, ouvre des perspectives inattendues. Le mouvement brownien nécessaire à la survie de la ville fonctionnelle et fragmentée s'est brutalement arrêté. Et s'il était possible de vivre autrement, de produire autrement, de retrouver une maîtrise dans la fabrication et le choix des biens qui sont nécessaires à l'activité humaine ? au fond, de retrouver une certaine unité dans la vie ?

La crise du coronavirus œuvre sur la ville comme un précipité chimique dans un bocal. Tous les ingrédients étaient là, quelques fois depuis des décennies, et puis la réaction prend corps : au printemps 2020, le monde bascule brutalement dans le ^{xxi}e siècle. Que faire de nos bureaux, que faire de nos parkings, que faire de nos voitures, que faire de nos centres commerciaux, comment gérer nos hôpitaux saturés : tout simplement où vivre et habiter ? Faut-il privilégier la densification ou au contraire satisfaire à ce double désir de l'espace du jardin et d'une forme d'autoproduction alimentaire ? Un espoir de solution émergerait-il pour le grand nombre de villes moyennes qui se meurent, jusqu'alors irrémédiable-

ment condamnées par l'attractivité des métropoles et dont les cœurs historiques se dévitalisent ?

Déplacer les données plutôt que les hommes. Ce qui reste le plus surprenant dans cet arrêt brutal du mouvement brownien caractéristique de ce monde productiviste et rationnel, c'est que, pour autant, tout ne s'effondre pas. Sous d'autres formes, l'activité économique, les services, la commande et la livraison des marchandises, le monde scolaire, le monde hospitalier s'organisent avec une rapidité fulgurante, fruit d'une capacité d'adaptation que nul n'aurait pu imaginer... (« Et pourtant elle tourne ! », comme aurait dit Galilée). Cette situation inattendue tient à une découverte radicale pour l'avenir de nos villes : il est plus efficace et plus économe de déplacer les données que de déplacer les hommes pour une part importante de leur activité.

L'entrée effective dans l'ère du numérique, considérée non plus comme une technologie nécessaire et efficace mais comme une véritable prolongation de la personne humaine, bouleverse fondamentalement la problématique de la relation humaine. Les réflexions anthropologiques prennent le pas sur toutes les autres : si par essence l'homme est un être relationnel, sur quel type d'activité va venir se greffer et s'épanouir ce lien relationnel, si ça n'est plus le lieu de travail, le lieu d'achat et d'échange des biens et des services ? Et que faire du temps libéré par ces migrations quotidiennes devenues inutiles et qui offrent à la ville une extraordinaire bouffée d'oxygène pour inventer de nouveaux lieux de rencontre, d'échanges et de partage ?

Le confinement a brutalement fait apparaître que la notion de localisation obligée s'efface devant celle de localisation choisie. Cette révolution copernicienne vient mettre un terme à l'organisation spatiale imposée par l'émergence de la révolution industrielle, laquelle s'était inutilement poursuivie en dépit de la tertiarisation des activités et de l'émergence encore trop timide de l'outil numérique. Le champ de la reconstruction de la ville sur la ville est plus que jamais ouvert.

Opportunité providentielle pour faire face aux défis climatiques. Jusqu'au printemps 2020, le défi du réchauffement climatique reste une urgence insuffisamment partagée. Même si le climatisme a largement reculé (il n'est pas absent de l'actuelle campagne électorale aux États-Unis), la question du réchauffement climatique reste largement une cause de division entre ceux qui en ont fait un cheval de bataille idéologique et ceux qui privilégient le développement économique, l'investissement et le retour en plein emploi comme objectifs politiques prioritaires.

Le dévoilement opéré par la crise pandémique a au moins pour mérite de poser la question urbaine d'une façon capable de faire converger les points de vue : puisque, de toute façon, nous faisons le constat

Le confinement a brutalement fait apparaître que la notion de localisation obligée s'efface devant celle de localisation choisie



de la nécessité de repenser la ville, il devient indiscutable qu'il faille le faire en mettant au premier rang des choix la question du réchauffement climatique. Il n'y a plus d'ambiguïté, il n'y a plus à attendre. Si la ville concentre sur son développement des dernières décennies la responsabilité première du réchauffement climatique, elle devient tout à coup le lieu de la solution, accompagnant cette nouvelle étape de l'organisation humaine.

L'UNIVERSITÉ DE LA VILLE DE DEMAIN, UNE VOIE POUR FAIRE CONVERGER LES ÉNERGIES

Il y a douze ans, les grands acteurs de la fabrication de la ville et des lieux de vie – aménageurs, architectes-urbanistes, constructeurs, ingénieurs, investisseurs, financeurs, promoteurs, gestionnaires, brokers, conseils –, liés par un destin commun et une responsabilité commune, ont décidé de se réunir dans la Fondation Palladio pour affirmer leur conviction que la force qu'ils représentent par leur diversité professionnelle et leur capacité financière pouvait contribuer à un renouvellement du développement urbain, s'appuyant sur la prise en considération de l'intérêt général et sur l'accompagnement des individus. Ou plutôt en affirmant que l'intérêt économique particulier de chacune de leur entreprise trouverait une nouvelle vigueur dans la prise en considération de l'intérêt général. À quoi servirait de construire et de financer les plus beaux édifices s'ils venaient à être emportés dans une explosion urbaine ?

Industrie de la ville. Ces acteurs ont également décidé, dès l'origine, de rassembler et de dialoguer avec d'autres secteurs économiques – banque-assurance, commerce-distribution, énergie-environnement, numérique, logistique, transports, tourisme-loisirs-hôtellerie –, ainsi qu'avec les pouvoirs publics, le monde associatif, les chercheurs et les médias, afin d'agir collectivement. L'étude confiée par la Fondation Palladio à EY depuis maintenant cinq ans a fait apparaître que la grande industrie du ^{xxi}e siècle serait l'industrie de la ville¹. D'ores et

déjà, en France, elle représente 11 % du PNB, génère de très nombreux emplois, porte un taux de croissance près de deux fois plus important à celui de la moyenne nationale.

C'est ce qui a notamment poussé il y a trois ans les fondateurs de la Fondation Palladio à lancer l'idée d'une « Université de la Ville de Demain ». Cette initiative qui, dès avant la survenue de la pandémie, avait pris comme fil rouge de sa réflexion la question du réchauffement climatique lié au développement urbain et les problèmes d'inclusion de toutes les populations en place ou à venir, trouve une légitimité renforcée dans la nécessité de faire face ensemble à l'épreuve radicale que constitue la Covid-19. Pour mener à bien cette démarche, la Fondation Palladio a décidé de choisir comme partenaire La Fabrique de la Cité², dont la qualité des travaux unanimement reconnue lui permet d'apporter un éclairage en France et dans le monde sur la question urbaine face à l'enjeu climatique.

Ville bas-carbone pour tous. Cette Université de la Ville de Demain a été créée en décembre 2019. Son format présente différentes spécificités qui légitiment son ambition à participer de façon décisive à la réflexion sur la rénovation urbaine. Elle invitera à faire travailler ensemble, pendant deux jours, les leaders des principaux acteurs privés et publics qui impactent la ville de façon déterminante, à la fois représentants de l'industrie de la ville et des autres secteurs économiques, ainsi que les leaders politiques, associatifs, d'opinion, d'organisations représentatives, culturelles et religieuses et de médias.

L'objectif de cette première Université de la Ville de Demain est d'éclairer la question : « La ville bas-carbone pour tous est-elle possible ? », qui traite de façon indissociable du réchauffement climatique et de l'inclusion urbaine. Nous voilà de façon inattendue à nouveau à l'école de Palladio qui, à la Renaissance, a su proposer à ses contemporains des lieux de vie associant qualité architecturale, espace de rencontre, unité de la nature et de l'activité artisanale, le tout dans la sobriété et la recherche d'une esthétique renouvelée. ▀

1. Étude annuelle : *Panorama de l'immobilier et de la ville*.

2. *Think tank* dédié à la prospective urbaine fondé en 2010 à l'initiative du groupe Vinci, son mécène.

RÉFLEXIONS

immobilières

La revue de l'IEIF
N° 92 - 2^e trimestre 2020

À PROPOS DE L'IEIF

Créé en 1986, l'IEIF est un centre d'études, de recherche et de prospective indépendant spécialisé en immobilier. Son objectif est de soutenir les acteurs de l'immobilier et de l'investissement dans leur activité et leur réflexion stratégique, en leur proposant des études, notes d'analyses, synthèses et clubs de réflexion.

L'approche de l'IEIF intègre l'immobilier à la fois dans l'économie et dans l'allocation d'actifs. Elle est transversale, l'IEIF suivant à la fois les marchés (immobilier d'entreprise, logement), les fonds immobiliers (cotés : SIIC, REIT ; non cotés : SCPI, OPCI, FIA) et le financement.

L'IEIF compte aujourd'hui plus de 120 sociétés membres. Il s'appuie sur une équipe de 23 personnes, dont 7 chercheurs associés. Il dispose de nombreuses bases de données économiques, financières et immobilières, dont certaines ont plus de 30 ans d'historique.

www.ieif.fr



INSTITUT
DE L'ÉPARGNE
IMMOBILIÈRE
& FONCIÈRE