

PHILIPPE ESTÈBE

har

OLYMPIQUE LYONNAIS

Silicon Metro

2/3 x R (1+d)

Ce qui est probable

PRÉVOIR L'INATTENDU

GRAND PARIS NORD-EST

IC!

ARNAUD DEGORRE

NICOLAS COLIN

LA GRANDE BLONDE ÉLÉGANTE DE LA BANLIEUE OUEST

17

ation

Le syndrome Roissy

Detroit

Le renouveau

TERRITORIALISATION DE L'EMPIRE

**OÙ SE CRÉENT
LES EMPLOIS
- ET POURQUOI ?**

COMMENT PENSER L'INATTENDU ?

**« Je produis des travaux
qui, je l'espère, seront
faux dans cinq ans. »**

D'entrée de jeu, il est nécessaire de lever un malentendu sur Daniel Béhar : le géographe ne pense absolument pas que ce qu'il produit aujourd'hui est un tissu de sottises, rapidement vouées à finir dans les poubelles de l'histoire. Il dit simplement que les enquêtes qu'il réalise et les hypothèses de développement économique qu'il en tire ne sont que le reflet des anticipations des acteurs d'aujourd'hui. Que si l'on met devant les yeux des acteurs les hypothèses que l'on a tirées de leurs anticipations, leur vision de l'avenir s'en trouvera peut-être/probablement/certainement modifiée et leur action réajustée en fonction. Et que ce qu'ils croyaient évident dans un avenir proche n'arrivera peut-être pas. L'exemple du métro automatique, le Grand Paris Express (GPE), que

construit actuellement la Société du Grand Paris (SGP) est extraordinairement parlant. Le projet est gigantesque : 25,5 milliards d'euros, plus de 200 kilomètres de lignes nouvelles et 72 gares pour transporter deux millions de voyageurs par jour en 2030 (1). Daniel Béhar mène actuellement une étude de fond sur la scénarisation des transformations générées par ce Grand Paris Express. Peut-être le maître d'ouvrage, la SGP, a-t-il été intéressé par un travail qu'a réalisé Béhar avec Matthias Güller pour l'Atelier international du Grand Paris, « La métropole du Grand Paris n'attend pas le métro (2) ». Y transparissait l'idée que les territoires sont des corps vivants qui ont des logiques particulières et que la *doxa* dominante, celle du conseil régional d'Île-de-France avec son schéma directeur (3), celle des élus avec leurs idées (plus toutes jeunes souvent) sur le développement urbain et la métropole

du Grand Paris, celle des ingénieurs en charge du transport comme celle des sociétés immobilières chargées de construire les fameux 70 000 logements par an, n'était peut-être pas totalement pertinentes. « Une réflexion attentive sur les *a priori* et les instruments de mise en place de cette *doxa* permet de comprendre qu'elle n'est pas simplement peu réaliste et peu fidèle aux transitions en cours, mais qu'elle est aussi inapte à satisfaire ses ambitions », écrivaient en mars 2013 Béhar et Güller. « Certains effets induits du système qu'elle prévoit sont éloquentes : un repoussement de la réponse à l'urgence ; des pressions foncières accrues sur la couronne verte ; une accessibilité renforcée des segments extérieurs des lignes de RER ; une gentrification accélérée de la zone dense, amplifiant l'effet d'éviction des populations pauvres vers les marges de la métropole, etc. (4) ».

**DANIEL
BÉHAR**

Daniel Béhar est géographe, professeur associé à l'Institut d'urbanisme de Paris. Il dirige la coopérative conseil Acadie.

L'ATTENDU ET LE PROBABLE

CE QUE L'ON PENSAIT AU DÉPART ► CE QUI VA PROBABLEMENT SE PASSER

Le métro aura des effets généralisés de transformation urbaine (habitat + activités)

Les effets seront séquencés : d'abord le résidentiel, puis l'activité

Les pôles de gares seront des pôles d'activités tertiaires

Tous les pôles de gares ne seront pas des pôles d'activités tertiaires, en particulier les coups déjà partis. En saison 2, à partir de 2025, naîtront des hubs

Le métro va permettre le rapprochement domicile / travail

La mobilité des ménages va croître en saison 1 puis se stabiliser au profit de la mobilité des entreprises

Le métro va produire un ajustement métropolitain du marché du travail, notamment pour les CSP+

Après une amplification de la dynamique de localisation des marchés du travail, ceux-ci auront tendance à se dilater et à se superposer selon les qualifications

Le métro va intégrer la zone dense, entre Paris et la 1^{ère} couronne

Via les interconnexions, l'articulation entre 1^{re} et 2^e couronnes constituera l'effet majeur de transformation de la structure métropolitaines

Pour mettre en place la troisième étape, les acteurs concernés devront avoir constamment en tête les effets attendus du Grand Paris Express (colonne de gauche) et la scénarisation des effets réels probables, les hypothèses tirées des anticipations des acteurs (colonne de droite).

**OÙ SE CRÉENT
LES EMPLOIS
- ET POURQUOI ?**

**RACHEL ET ROSS
SE RETROUVERONT-ILS ?
ET DANS QUEL ÉPISODE ?**

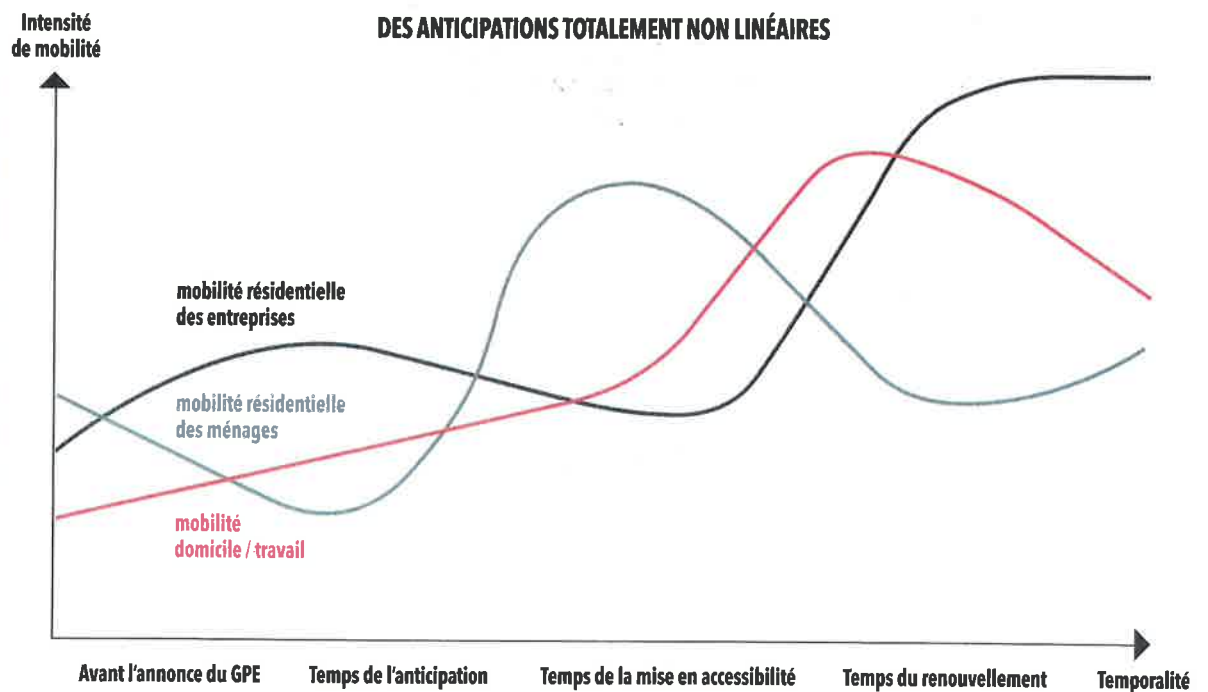
Lorsqu'on a 25,5 milliards à investir, on a à cœur de ne pas se tromper. La SGP fait donc travailler Daniel Béhar. Avec une méthode très étonnante. Daniel Béhar scénarise les effets territoriaux du GPE pour en maximiser les effets. Et il travaille exactement comme un scénariste de série télé. *Friends, Homeland, The Wire, The Sopranos, Urgences* sont tous construits sur le même modèle : une « bible » définissant les invariants, de la personnalité des héros aux lieux de l'action, et après... advienne que pourra ! Nul scénariste ne sait s'il y aura une saison 3 ou 7, si George Clooney sera toujours là trois ans après ou chez Nespresso, si Donald Trump sera élu, si Jack Bauer deviendra un paria ou si Rachel et Ross se retrouveront. Mais les invariants de la bible et les process de scénarisation,

eux, ne changeront jamais. Telle est la méthode Béhar pour le GPE. « Notre travail est d'élaborer une méthode de management du projet pour en maximiser les effets, explique-t-il. Donc nous avons renversé la logique de projection dans le futur. Nous raisonnons à partir de l'existant, comme si la métropole n'attendait pas le métro, qu'elle était déjà dans un processus de transformation que le métro va percuter. Il y a une dynamique, elle existe déjà. Nous sommes donc, travail préliminaire, allés interviewer les acteurs du territoire. Jamais nous ne leur avons demandé ce qu'ils attendaient du métro ou ce qu'ils pensaient des effets éventuels du métro. Nous leur avons demandé simplement ce qu'ils faisaient aujourd'hui et ce qu'ils allaient faire dans l'avenir. »

**L'IMMOBILIER DE BUREAUX ET
L'IMMOBILIER DE LOGEMENTS
N'ONT PAS DU TOUT LES
MÊMES ANTICIPATIONS**

Le travail préliminaire, la première étape, permet donc de voir comment la dynamique du territoire fonctionne aujourd'hui, comment les acteurs transforment déjà la métropole, où cela peut aller et comment. Et déjà, la méthode fait apparaître que les anticipations des acteurs ne sont ni forcément les mêmes, ni forcément dans le même temps ; le meilleur exemple est fourni par la comparaison entre celles de l'immobilier commercial et celles de l'immobilier résidentiel. Deuxième étape, lorsqu'on croise les anticipations des acteurs avec la planification de la construction du métro, on visualise très nettement que « la dynamique de changement du territoire n'est absolument pas linéaire, il y a

Si les courbes dessinées par Daniel Béhar sont approximatives, leur forme et leurs croisements sont, eux, calculés le plus rigoureusement possible. Le premier croisement entre la mobilité résidentielle des ménages (courbe grise) et celle des entreprises (courbe noire) correspond à aujourd'hui (2016-2017). La deuxième période durant laquelle se rejoignent les deux mobilités se situe en 2025-2026. Après, la mobilité des entreprises prend totalement le pas sur celle des ménages qui diminue logiquement et fortement.



OÙ SE CRÉENT LES EMPLOIS - ET POURQUOI ?

constamment des ruptures. Par exemple, dans un premier temps, les acteurs de l'immobilier de logements anticipent alors que dans la deuxième étape ce sont ceux de l'immobilier de bureaux. On voit ainsi que l'un des principaux acteurs du logement social aura terminé en 2025 ses constructions. Du moins toutes celles qui sont dans la zone dense, c'est-à-dire à l'intérieur de la future ligne 15. Ensuite peut-être, apparaîtra un desserrement de la contrainte pour les entreprises. C'est en tout cas cela qu'elles espèrent, de manière à ce qu'elles puissent bouger. Le schéma qui est en train d'apparaître est qu'alors, au milieu des années 2020, le travail risque de venir vers les résidents et que, à ce moment-là seulement, la mobilité des entreprises deviendra plus forte que celles des ménages ». Les premiers comptes rendus d'études laissent entendre que les effets du Grand Paris Express ne seront pas tout à fait ceux attendus : d'abord du logement résidentiel (jusqu'en 2024) en zone dense, ensuite des entreprises, puis un temps de renouvellement des logements vers 2030. En d'autres termes, ce sera d'abord la mobilité des ménages, ensuite celle des entreprises et un long

processus d'adaptation du marché du travail francilien. Pour l'instant, celui-ci se concentre dans le cœur de la zone dense de la métropole (voir l'entretien avec Philippe Estèbe p. 6-11), mais il pourrait ensuite se redéployer, se dilater autour de quelques grandes plaques, par exemple les grands nœuds intermodaux de la ligne 15.

LES EFFETS RÉELS DU MÉTRO POURRAIENT NE PAS ÊTRE CEUX ATTENDUS

C'est là qu'intervient la troisième étape, la plus novatrice du travail de Daniel Béhar et, pour l'instant, la moins formalisée : la mise en place d'un processus interactif mixant les anticipations de l'étape 1 et les hypothèses de l'étape 2 pour maximiser les effets du métro. Daniel Béhar aimerait pouvoir inventer un observatoire dynamique de l'écosystème du métro. Que les effets réels du métro en 2030 ne soient pas tout à fait ceux escomptés lors de sa conception en 2007 est normal. Rien de dramatique. L'essentiel est d'être dans un processus constant de compréhension des logiques du territoire et de s'adapter. Daniel Béhar se pose par

exemple la question d'un effet majeur : « Beaucoup ont pensé que le métro allait homogénéiser Paris et la grande couronne, constate-t-il. Or il est probable que cette homogénéisation aura lieu surtout entre la première et la deuxième couronne. » « L'effet Montreuil », qui existe depuis de nombreuses années, va se diffuser le long de la ligne 15. Pas de changement radical. En revanche les articulations majeures, grâce aux interconnexions, seront celles entre les première et deuxième couronnes. Pour l'instant, celles-ci ne sont pas pensées tant l'on supposait que l'effet « Grand Métro » suffirait à faire le Grand Paris et à relier la deuxième couronne au cœur de la métropole. *A priori*, ce n'est pas cela qui devrait advenir. Reste à penser cet inattendu.

Jean-Pierre Gouquet

1 - Sur le site de la Société du Grand Paris
<https://www.societedugrandparis.fr/>

2 - Sur le site de l'Atelier international du Grand Paris
<http://www.ateliergrandparis.fr/news?p=5130>

3 - Sur le site du conseil régional d'Île-de-France
<https://www.iledefrance.fr/competence/schema-directeur-region>

4 - Sur le site de l'Atelier international du Grand Paris
<http://www.ateliergrandparis.fr/news?p=5130>