

A rebours des idées reçues, D. Béhar et Ph. Estèbe scénarisent l'impact du Grand Paris express

2 septembre 2019

<https://www.lejournaldugrandparis.fr/a-rebours-des-idees-recues-d-behar-et-ph-estebe-scenarisent-limpact-du-grand-paris-express/>

Dans un article de l'ouvrage consacré aux enjeux économiques et urbain du Grand Paris express, récemment publié sous la direction de Jean-Claude Prager, les géographes Daniel Béhar et Philippe Estèbe établissent une scénarisation des effets du métro automatique sur l'espace urbain. L'occasion de tordre le cou à plusieurs idées reçues.

« Le Grand Paris, en ouvrant les possibilités de choix de chaque agent économique, va accélérer l'intégration à l'échelle métropolitaine de chaque marché (emploi, logement), mais ces différents marchés seront encore davantage spatialement dissociés les uns des autres », écrivent les géographes Daniel Béhar et Philippe Estèbe en conclusion d'un article consacré aux effets prévisibles du Grand Paris express sur l'espace urbain (*). « Par l'effet réseau, le Grand Paris express stimule une logique de fragmentation sociale de l'espace métropolitain, à la fois parce qu'il contribue à rendre attractifs des espaces non directement situés à proximité du nouveau métro et parce qu'il ouvre des marges de choix aux ménages. Loin de contrecarrer les dynamiques de métropolisation, le Grand Paris express va probablement les amplifier », poursuivent les deux auteurs.

L'isotropie ne rime pas forcément avec l'équité

Avant d'arriver à cette conclusion, les deux universitaires commencent par rappeler que certaines idées reçues ne tiennent pas les rails : ainsi en est-il d'un Grand Paris express qui, créant une isotropie urbaine, serait par nature facteur d'équité territoriale. « La tendance à l'homogénéisation de l'accessibilité aurait pour effet un processus équivalent, globalement en matière d'offre territoriale, qui devrait se

traduire à terme par une uniformisation socio-économique des territoires », indiquent-ils. Or le RER tout comme le métro montrent « qu'il n'y a pas de déterminisme en la matière ». « Le maillage quasi homogène du territoire de Paris intra-muros par le métro n'a guère réduit les inégalités sociales entre les quartiers ! », constatent les géographes.

Second cliché battu en brèche : la mise en accessibilité des territoires via les gares produirait mécaniquement « une valorisation foncière et immobilière induisant par contrecoup un effet d'éviction des couches populaires ». Un phénomène qui « accentuerait un processus de ségrégation du centre vers la périphérie au sein de l'agglomération parisienne ». « Là encore, rien ne vient démontrer le caractère inéluctable d'un tel processus », affirment-ils. « Dans l'est parisien, dont le quartier de la gare du Nord peut être considéré comme un archétype, les considérables améliorations de l'accessibilité et des stations de métro bien connectées cohabitent avec de multiples poches de pauvreté », écrivent-ils.

L'hypothèse de la gentrification mise à mal

Ainsi la fameuse gentrification des quartiers de gare du Grand Paris express, si souvent dénoncée par ceux qui fustigent un « Grand Paris des riches », n'apparaît pas, elle non plus, comme une évidence. « Il n'est pas certain que le renchérissement foncier et immobilier se joue systématiquement selon un gradient dégressif autour des gares », indiquent les auteurs. « L'effet réseau peut induire des dynamiques de valorisation d'opportunités foncières dans des secteurs dont l'attractivité sera accrue sans pour autant se situer dans les périmètres à proximité immédiate des gares ». A l'inverse, 44 des 68 gares du GPE se situent au sein ou à proximité immédiate de quartiers d'habitat social relevant de dispositifs de la politique de ville, font-ils remarquer. « Or l'expérience montre que ces quartiers résistent fortement au changement social. »

Les auteurs distinguent la phase actuelle, de construction du réseau, de celle lors de laquelle il sera mis en service, analysant notamment, pour ces deux phases, les scénarios possibles tant en matière de logement que d'immobilier tertiaire. Ils soulignent le caractère doublement inédit du métro du Grand Paris, lié au fait que son tracé est en rocade et qu'il dessert des sites déjà largement pourvus de transports en commun pour la plupart d'entre eux, évoquant un effet « de mise en réseaux » plus que « de mise en accessibilité ».

Des gains parfois plus importants en 2^o couronne

Autre idée répandue mise à mal, celle selon laquelle le Grand Paris express ne profiterait qu'aux habitants de la première couronne : les études prévisionnelles de trafic montrent que les habitants de la seconde couronne francilienne le long des RER par exemple, vont connaître des gains de temps et d'accessibilité aux pôles métropolitains parfois plus substantiels que ceux d'habitants proches des gares, est-il

souligné. « On peut donc faire l'hypothèse que les acteurs de l'aménagement vont voir des opportunités urbaines dans les localisations aujourd'hui délaissées et demain à l'écart du réseau stricto sensu », poursuivent-ils, décrivant un jeu plus ouvert, une « dynamique en ricochets ».

Daniel Béhar et Philippe Estèbe distinguent également les effets attendus du GPE pour les acteurs publics et privés. Pour les opérateurs publics, l'anticipation du métro se traduit « par une accélération ou une amplification de la programmation des projets urbains, de logements et tertiaires, rendue possible par des disponibilités foncières importantes le long du tracé ». Des projets listés notamment dans les contrats de développement territorial (CDT), dont les objectifs reposaient essentiellement sur des constructions autour des gares.

Un impact tertiaire plus lointain

Ils anticipent que la production d'immobilier tertiaire sera moins forte, notamment parce que, si le marché du logement est fortement déficitaire, celui de l'immobilier tertiaire est cyclique avec « des effets de bulle redoutés ». L'impact du GPE sur l'immobilier de bureau sera par ailleurs décalé dans le temps, intervenant juste avant la mise en service du réseau, prévoient-ils.

Les auteurs notent aussi un risque d'accélération de l'obsolescence du parc existant, construit dans les années 1990, entraînant une diminution du tertiaire dans les territoires les moins attractifs. « Avec la création de lignes en rocade, et la multiplication des interconnexions, la mise en service du métro automatique viendra atténuer l'organisation en faisceaux qui caractérise l'Ile-de-France jusqu'à présent, réduira la contrainte de localisation des entreprises », annoncent-ils. Plus d'ailleurs pour les PME que pour les grands comptes, qui pourraient continuer à sélectionner les grands pôles les mieux desservis. Mais la hausse de la mobilité des entreprises pourrait s'accompagner d'un phénomène de sédentarisation accru des ménages, d'un certain gel de la mobilité résidentielle dû à la pénurie de logements constatée au cours des dernières décennies, pronostiquent-ils également.

Une amplification des tendances déjà à l'œuvre

« Autrement dit, la dilatation généralisée des marchés du travail pourrait se traduire paradoxalement par un recul relatif des motifs professionnels dans la mobilité des ménages, qui, profitant d'un maillage renforcé, n'auront plus besoin de déménager pour se rapprocher de leur emploi », analysent encore Daniel Béhar et Philippe Estèbe.

« Le métro devrait amplifier la tendance déjà à l'œuvre d'une amélioration de l'attractivité de l'est parisien et donc participer ainsi d'un certain rééquilibrage entre l'ouest et l'est, rappellent-ils. On pense principalement aux secteurs de Pleyel à

Saint-Denis, du Bourget, de Noisy-Champs, de Bry-Villiers-Champigny et de Villejuif. Mais cette double dynamique ne remettra pas en cause l'existence d'un pôle prépondérant à l'ouest, dans le prolongement de Paris, entre La Défense, Issy les Moulineaux et Boulogne. Bien au contraire, toutes les simulations de trafic montrent que ce pôle bénéficiera de son accessibilité généralisée à l'ensemble de la zone dense métropolitaine. (...) On peut penser que le métro viendra – au travers de l'articulation entre radiales et rocadés – amplifier la structuration en plaques territoriales de l'espace métropolitain, telle qu'on peut l'observer dès à présent dans les secteurs les plus dynamiques, par exemple au nord, entre Paris et Roissy, ou au sud-ouest, entre Paris, Versailles, Saint-Quentin et Saclay », anticipent-ils.

« Après une phase de croissance démographique rapide liée à la mutation du foncier, certaines communes des espaces périurbains pourraient basculer vers des politiques malthusiennes, et fonctionner comme des clubs résidentiels destinés à freiner toute densification qui risquerait de remettre en cause la qualité de vie que ces nouveaux habitants étaient venus chercher », prévoient-ils également.

Ralentissement de la densification en petite couronne

Un ralentissement de la densification de la petite couronne et une relance de la croissance démographique de la grande couronne sont anticipés, en fonction des politiques d'intermodalité autour des gares, les nouvelles lignes améliorant l'accès à l'emploi de la périphérie grâce aux interconnexions entre le RER, Transilien et le GPE. « On assisterait ainsi à une extension du périmètre de l'aire urbaine de Paris, vers l'est de la Seine-et-Marne, le nord de l'Eure et Loir et le sud de l'Oise. L'arrivée de ménages en grande périphérie resterait une tendance forte, et pourrait accentuer les interdépendances entre la métropole et ses franges », écrivent-ils également.

« Si le Grand Paris express pourrait paraître en capacité de faire tabula rasa des tendances à l'œuvre au travers de la métropolisation, concluent-ils, l'hypothèse la plus probable serait plutôt celle d'effets territoriaux qui s'insèrent dans la dynamique de métropolisation et qui viennent en accentuer les *caractéristiques* ».

* : *Grand Paris express : un nouvel âge de la métropolisation*, par Daniel Béhar et Philippe Estèbe, article publié dans le Grand Paris express, les enjeux économiques et urbain, sous la direction de Jean-Claude Prager, ed. Economica

Prime aux secteurs les plus matures

L'impact du Grand Paris express va également varier selon que les quartiers concernés ont déjà connu une mutation urbaine, comme c'est le cas à l'ouest, (à Issy-les-Moulineaux, Boulogne, Saint-Cloud) ou que la transformation résidentielle en est encore à ses prémises (Vitry-sur-Seine, Champigny-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne), indiquent Daniel Béhar et Philippe Estèbe. « En résumé, les quartiers les plus concernés lors de la phase d'anticipation sont les sites adossés à la présence de grands équipements universitaires (Saclay, Marne-la-Vallée) ou hospitaliers (Villejuif IGR), indiquent les auteurs.

En phase de mise en service, l'impact sur le tertiaire sera plus fort, puisque l'accessibilité est aux yeux des chefs d'entreprises un facteur clé d'implantation. Là aussi, il concernera d'abord les secteurs les plus matures (Issy-les-Moulineaux, Val-de-Fontenay, Saint-Denis Pleyel).