

LE POINT
DE VUEde Daniel Béhar
et Philippe EstèbeGrand Paris Express :
les choix politiques
restent à faire

L'ambition du Grand Paris Express (GPE) n'a guère d'équivalent dans le monde. Il ne s'agit pas seulement d'une double rocade de métro automatique desservant 68 gares, mais aussi, et surtout, du premier véritable maillage de transport collectif à l'extérieur du périphérique parisien, à l'échelle de la métropole. En croisant de nombreuses lignes existantes (métro, RER, Transilien, tram), le GPE ouvre un vaste réseau à une échelle inédite – du moins pour la région parisienne, principalement desservie par des lignes radiales.

Cette « mise en réseau des réseaux » peut entraîner des transformations profondes sur la société et l'économie franciliennes, bien au-delà des gares desservies directement. Pour autant, les effets de ce réseau sur le fonctionnement économique et l'organisation sociale de la région capitale restent incertains.

Le métro va-t-il ou non contribuer au « rééquilibrage » entre l'est et l'ouest de la région parisienne ? Rien ne le garantit : le métro parisien, depuis sa mise en service, n'a pas contribué mécaniquement à l'homogénéisation sociale de l'est et de l'ouest de la capitale. Il en va sans doute de même pour la région parisienne, particulièrement pour les activités économiques : l'atelier parisien d'urbanisme (Aurp) montre que pour une grande partie des quartiers des futures gares, les dynamiques sont lancées de longue date. Le même rapport conclut que 50 % des emplois « nouveaux » sont, ou seront concen-

trés dans 11 quartiers situés « au nord d'une diagonale allant de Sèvres à Roissy », autrement dit à l'ouest de l'agglomération parisienne ! La société du Grand Paris (SGP) n'est pas en mesure d'infléchir seule cette tendance sans une régulation vigoureuse des marchés immobiliers qui ne peut venir que des efforts conjugués de l'État et des autorités territoriales.

Les effets du métro doivent être analysés, voire infléchis par des politiques territoriales vigoureuses.

Le métro va-t-il ou non contribuer à l'accélération du processus de gentrification ? Certains analystes le dénoncent comme inéluctable du fait du renchérissement des prix immobiliers entraîné par les nouvelles dessertes. Parier sur une éviction centrifuge des ménages populaires, c'est faire l'impasse sur deux points capitaux : deux tiers des 68 gares du GPE existent déjà et 44 d'entre elles sont proches ou incluses dans des quartiers d'habitat social. Par ailleurs, l'effet réseau rend accessibles des territoires qui peuvent présenter, pour les promoteurs comme pour les ménages, des opportunités plus intéressantes que les quartiers de gare. Plutôt que d'un bouleversement, le plus probable est une fragmentation accrue de la répartition des ménages dans l'espace, juxtaposant des quar-

tiers populaires et des quartiers plus huppés.

Le métro va-t-il ou non contribuer à reléguer la deuxième couronne ? Les prévisions de trafic montrent que les habitants de la deuxième couronne sont potentiellement bénéficiaires de gains d'accessibilité plus substantiels que ceux de la première couronne. On peut considérer cette perspective soit comme un progrès de l'équité territoriale pour des ménages qui ont dû s'éloigner du centre pour accéder au logement, soit comme un nouvel encouragement à l'étalement.

Le GPE, par son ambition même, ouvre de larges marges d'incertitude, et c'est une bonne nouvelle, car elles appellent à des choix et des arbitrages métropolitains. La SGP joue un rôle décisif dans la transformation de la métropole parisienne, mais les impacts et les effets du métro doivent être analysés, orientés, voire infléchis par des politiques territoriales vigoureuses. Ce n'est pas une question de « Meccano institutionnel », de responsabilité de telle ou telle collectivité, mais d'action coordonnée et de rupture avec des postures tantôt dénonciatrices, tantôt iréniques. Le GPE est une opportunité métropolitaine unique : il exige un pilotage politique territorial à la hauteur de ses ambitions.

Daniel Béhar est professeur à l'École d'urbanisme de Paris. Il y anime la chaire « Aménager le Grand Paris ». **Philippe Estèbe** est géographe, directeur d'études.