



Cachan (Val-de-Marne). Le « Grand Paris Express » nécessitera la construction de 68 nouvelles gares.

Le Grand Paris tiendra-t-il ses promesses ?

AMÉNAGEMENT Le Grand Paris devrait améliorer la mobilité en Ile-de-France, mais il reste à montrer qu'il contribuera aussi à réduire les inégalités au sein de la région.

Durant les quinze prochaines années, le Grand Paris va changer le visage d'une bonne partie de l'Ile-de-France. Cet immense projet d'aménagement urbain est censé garantir la place de Paris dans la concurrence internationale entre grandes métropoles (voir encadré). Il va se structurer autour d'un nouveau réseau de transports en commun, le « Grand Paris Express ».

Déjà surnommé le « chantier du siècle », ce réseau va entraîner la construction de 68 nouvelles gares au-delà du périphérique parisien, et la création de 200 kilomètres de voies ferrées supplémentaires.

Outre les lignes 11 et 14 du métro qui vont être prolongées hors de Paris, quatre nouvelles lignes (15, 16, 17

et 18) vont donner la possibilité aux Franciliens de se déplacer plus rapidement de banlieue à banlieue sans passer par Paris. La mise en service des premières rames est prévue en 2022. Pour les dernières liaisons, il faudra en revanche attendre 2030. Mais dès cet été, les chantiers des quatorze nouvelles gares de la ligne 15 démarreront, de Noisy-Champs à l'est de Paris, à Pont-de-Sèvres à l'ouest. L'objectif affiché est de forger une nouvelle unité

urbaine entre le périphérique de Paris et l'autoroute A86 : le « superpériphérique parisien ». La mobilisation des friches industrielles situées dans les départements de la

30

milliards d'euros d'investissements publics seront mobilisés pour le nouveau métro.

CLUSTERS

petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) et l'aménagement des terrains autour des nouvelles gares devraient faire émerger de nouveaux quartiers tertiaires et résidentiels.

D'importantes retombées attendues

30 milliards d'euros environ d'investissements publics vont être mobilisés pour le nouveau métro. Dans un premier temps, ils seront financés essentiellement par endettement. Les remboursements viendront de taxes locales liées notamment à la valorisation des terrains à proximité des gares et, plus tard, des recettes d'exploitation du réseau. L'effet de levier devrait être significatif, selon la Société du Grand Paris (SGP), l'entité de l'Etat qui pilote les projets du nouveau métro et les aménagements autour des gares : pour les économistes mobilisés par la SGP, ces 30 milliards d'investissements publics « généreront 100 milliards d'euros d'investissements privés », l'équivalent de 15 points de produit intérieur brut (PIB) pour la région, et de 5 points de PIB pour la France. Et le Grand Paris est censé créer entre 100 000 et 200 000 emplois en plus de la croissance naturelle de l'emploi en Ile-de-France.

Reste à savoir à qui profiteront réellement ces milliards. Les promoteurs immobiliers se frottent les mains : des projets de constructions de bureaux fleurissent partout le long des nouvelles lignes, même s'il risque d'y avoir aussi, comme souvent dans ce secteur, des perdants au jeu de la spéculation. Au regard du gigantisme du projet et de sa complexité, les géants du bâtiment et des travaux publics se tailleront à coup

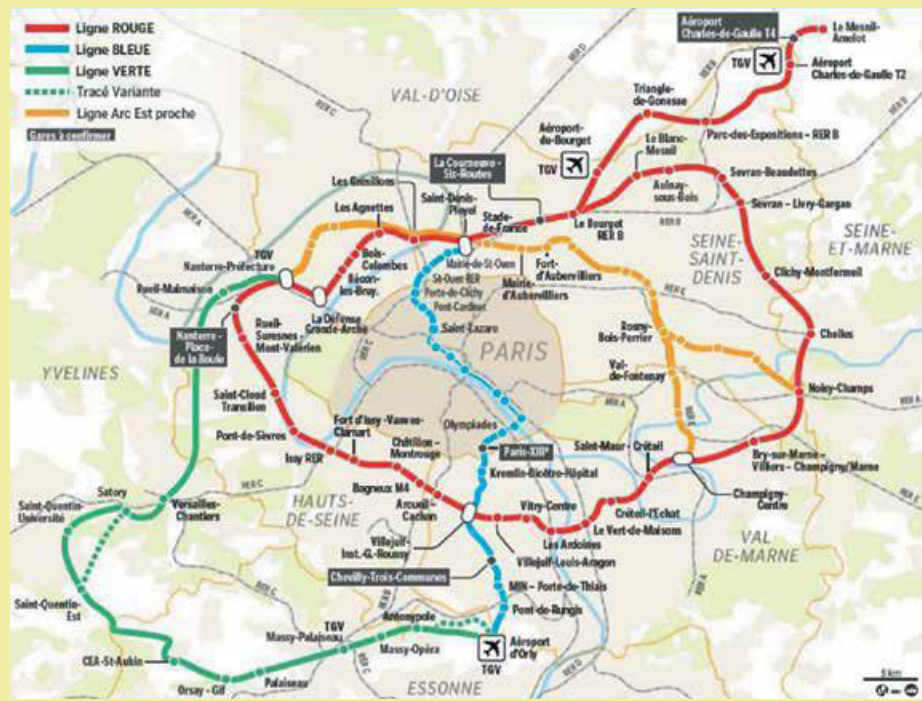
Les sept « pôles d'excellence » du Grand Paris

En 2008, il y a près de dix ans, le projet du Grand Paris était lancé sous la présidence de Nicolas Sarkozy pour garantir à la capitale sa place dans la compétition entre grandes mégapoles internationales. Le réseau de transport imaginé par Christian Blanc, secrétaire d'Etat dédié à cette tâche entre 2008 et 2010, pour relier les « pôles d'excellence » de la région ne prévoyait à l'origine qu'une vingtaine de nouvelles gares. Mais progressivement, les élus franciliens se sont mobilisés pour que leurs territoires soient eux aussi inclus dans ce mégaprojet ; ils ont obtenu la construction de 68 gares, principalement en petite couronne.

L'idée initiale n'a cependant pas été abandonnée. Le Grand Paris et son réseau de trans-

port s'appuieront principalement sur sept pôles : le plateau de Saclay (Yvelines-Essonnes), dédié à l'innovation et à la recherche ; Roissy-Charles-de-Gaulle, où seront développés des activités d'événementiel et les échanges internationaux ; Le Bourget, pour l'aéronautique ; la zone Villejuif-Evry (Val-de-Marne - Essonne), pour le pôle santé ; le quartier de La Défense (Hauts-de-Seine), qui restera le pôle financier du Grand Paris ; Saint-Denis-Plaine-Commune (Seine-Saint-Denis), qui accueille le pôle « création » et s'appuiera sur la Cité du cinéma ; enfin, la zone comprise entre la Cité Descartes (où s'est installée l'Ecole d'urbanisme de Paris) et Marne-la-Vallée, en Seine-et-Marne, qui sera un pôle « ville durable ».

SCHEMA D'ENSEMBLE DU GRAND PARIS



sûr la part du lion, même si la SGP impose que, dans les marchés qu'elle passe, « une part d'au moins 20 % des travaux soit exécutée par des PME, en cotraitance ou en sous-traitance ».

Réduire les inégalités territoriales

Le Grand Paris va-t-il aussi contribuer à réduire les formidables inégalités territoriales qui divisent l'Ile-de-France ? Elle est en effet la région la plus inégalitaire de la métropole : « le niveau de vie

au-dessus duquel se situent les 10 % de ménages les plus aisés est cinq fois supérieur à celui au-dessous duquel se trouvent les 10 % les plus modestes. En Rhône-Alpes, deuxième région la plus inégalitaire, ce rapport n'est que de 3,5 », indique l'Insee. Le chômage atteint par exemple 12,8 % en Seine-Saint-Denis, contre 7,6 % dans les Hauts-de-Seine. Pire, les inégalités franciliennes augmentent. Entre 2004 et 2012, la part des ménages pauvres a crû deux fois plus vite en Ile-de-France qu'en ▶

► métropole et, dans tous les départements de la région, hormis Paris et les Hauts-de-Seine, « *les revenus fiscaux des 10 % des ménages les plus modestes ont moins progressé (...) que ceux des ménages les plus aisés* », déplore le Secours catholique dans un rapport publié en 2016 (voir « En savoir plus »).

Les Franciliens attendent donc du Grand Paris qu'il opère un rééquilibrage, notamment entre l'est de la capitale et l'ouest, où les richesses se concentrent. Cet objectif est d'ailleurs inscrit dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris : le projet doit « *réduire les déséquilibres sociaux* » et « *territoriaux* » dans la région. Le Grand Paris raterait donc sa mission s'il ne faisait *in fine* que renforcer l'attractivité de Paris *intra-muros* et des Hauts-de-Seine.

Mais un tel rééquilibrage reste très hypothétique. « *Les grands équilibres est-ouest de la région n'ont pas de raison de se transformer lourdement dans les années à venir* », tempère en effet Jean-Claude Driant, professeur à l'École d'urbanisme de Paris, car « *en matière de choix résidentiels, les forces du marché sont très puissantes* ».

En effet, aussi important soit-il, un projet d'urbanisme ne peut changer les mentalités des ménages qui, pour ceux qui en ont les moyens, préfèrent vivre près de ceux ayant le même niveau social. En revanche, « *à une échelle plus fine, certains territoires au nord et à l'est de Paris pourraient*

“ Le Grand Paris raterait sa mission s'il ne faisait *in fine* que renforcer l'attractivité de Paris *intra-muros* et des Hauts-de-Seine ”

s'en sortir mieux que d'autres », estime toutefois Jean-Claude Driant. Les communes qui accueilleront de grandes gares comme celles de Saint-Denis-Pleyel en Seine-Saint-Denis ou de Champigny-sur-Marne dans le Val-de-Marne pourraient notamment devenir plus attractives.

Améliorer la qualité de vie

S'il y a donc peu de rééquilibrage territorial à en attendre, le Grand Paris devrait améliorer la qualité de vie des habitants dans les communes concernées, du fait en particulier des difficultés liées aux transports. Une nécessité, car l'attractivité de la région se dégrade. L'Ile-de-France affiche en effet un solde migratoire déficitaire avec les autres régions de France métropolitaine, de - 75 000 à - 95 000 habitants par an, selon le conseil régional.

La faute à la pollution – Paris est la grande ville française la plus polluée aux particules fines, selon l'Organisation mondiale de la santé – et surtout au coût de la vie, qui est beaucoup plus élevé qu'ailleurs par rapport aux revenus. Un appartement en Ile-de-France coûte en moyenne près de deux fois plus cher que dans des villes comme Lyon ou Lille. L'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) d'Ile-de-France s'en était déjà alarmé en 2016 : l'attractivité de

la région capitale « *pourrait s'amenuiser si l'on ne prenait pas garde à la qualité de l'offre de logements et, notamment, à ses prix, qui continuent de progresser toujours plus vite que les revenus des ménages* ».

Certes, le rythme des constructions s'est déjà accéléré ces derniers mois : entre avril 2016 et mars 2017, 75 800 logements ont été mis en chantier dans la région, un record depuis les années 1970. Mais la forte demande de logements à Paris et en petite couronne devrait rester supérieure à l'offre, maintenant la pression sur les prix. Du fait de ce déséquilibre structurel, « *ce n'est pas parce que plus de logements seront construits que les prix vont baisser* », confirme Jean-Claude Driant. *A moins de densifier en consacrant une part importante de la production aux logements sociaux et intermédiaires*.

Avec le Grand Paris, « *il faudra être très vigilant à ne pas créer une nouvelle machine à chasser les populations les plus pauvres du territoire métropolitain* », confirme Daniel Breuiller, vice-président EELV de la Métropole du Grand Paris, créée le 1^{er} janvier 2016. Mais les compétences qui restent partagées en matière d'urbanisme et d'aménagement entre la métropole, ses douze intercommunalités et ses 131 communes rendent le pilotage du projet très complexe. C'est le casse-tête des acteurs publics qui le dirigent : comment, dans ce contexte institutionnel compliqué, garantir une cohérence suffisante pour éviter que le Grand Paris n'accroisse les inégalités sociales et territoriales au lieu de les réduire ? ■

Mathias Thépot



Chantier à La Défense. Le Grand Paris devrait largement profiter aux géants du bâtiment et des travaux publics, ainsi qu'aux promoteurs immobiliers.

en savoir plus <

- > www.societedugrandparis.fr : la carte interactive du Grand Paris Express avec les nouveaux temps de trajet simulés sur le site.
- > « **Le Grand Paris Express. Investissement pour le XXI^e siècle** », Société du Grand Paris, accessible sur <https://lc.cx/wV4R>
- > « **L'Ile-de-France, région d'ancrage et de passage** », par Sandrine Beauflis, Institut d'aménagement et d'urbanisme, *Note rapide* n° 715, mars 2016.
- > « **La Fracture territoriale. Analyse croisée des inégalités en Ile-de-France** », Secours catholique, février 2016, accessible sur <https://lc.cx/4BNt>
- > « **Paris et Londres : le face-à-face des deux principales métropoles européennes** », par Mickaël Le Priol, *Enjeux* n° 179, Crocus, février 2016, accessible sur <https://lc.cx/wV4y>