

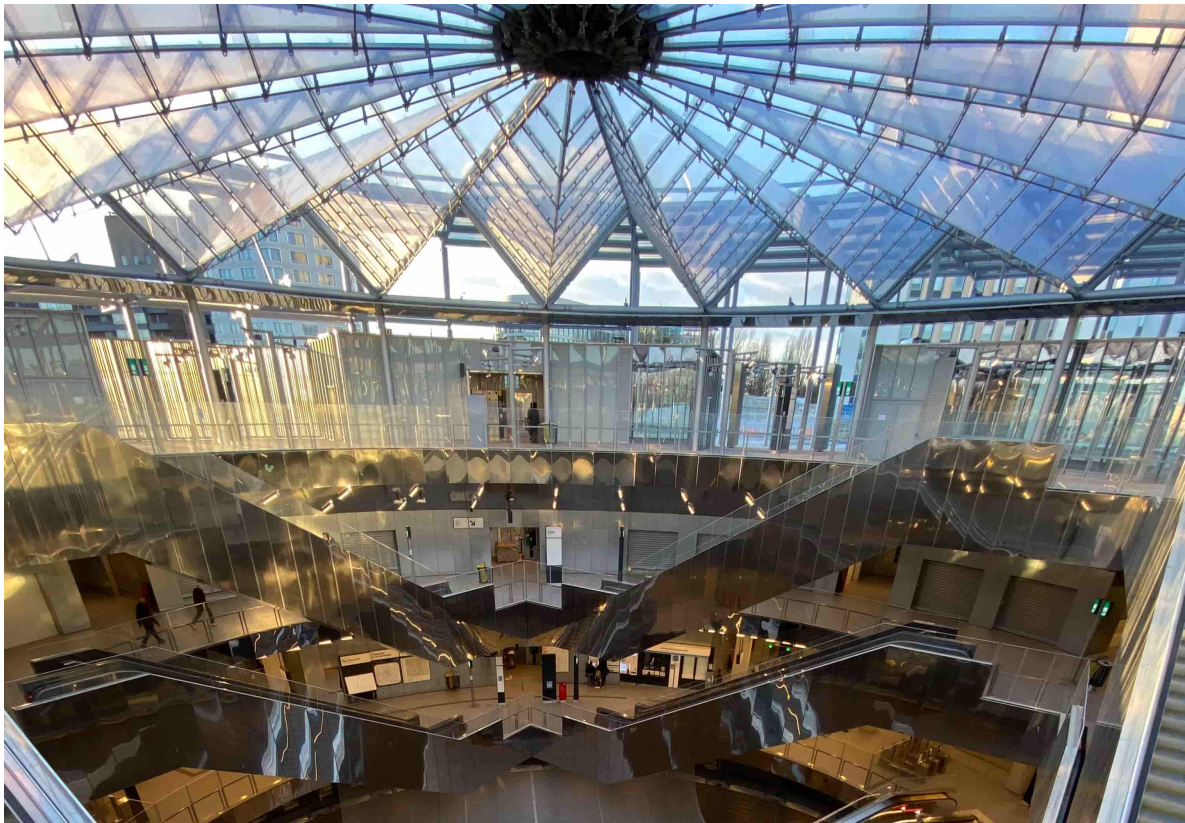
Urbanités

Lu

Mai 2026

Les Naufragés du Grand Paris Express, ou comment les classes populaires sont évincées de la Métropole par le « chantier du siècle », par Anne Clerval et Laura Wojcik

Clémentine de Rambuteau



Couverture : La gare Villejuif-Gustave Roussy, qui connecte deux lignes du futur réseau : la ligne 15 sud et le prolongement sud de la ligne 14 (photographie personnelle, janvier 2026)

Pour citer cet article : De Rambuteau Clémentine, 2026, « *Les Naufragés du Grand Paris Express, ou comment les classes populaires sont évincées de la Métropole par le « chantier du siècle »* », par Anne Clerval et Laura Wojcik », *Urbanités*, Lu, mai 2026, [en ligne](#).



Qu'est-ce que le Grand Paris Express ? Un méga-projet à 42 milliards d'euros, parfois présenté comme « le chantier du siècle », qui consiste à étendre les lignes de métro actuelles et à en créer de nouvelles pour permettre des interconnexions entre villes de banlieue et pôles d'activité. En plus des 200 kilomètres de nouvelles lignes de métro, qui en font un projet bouleversant pour la mobilité en Ile-de-France, 35 nouveaux quartiers de gare et 186 projets urbains sont prévus, recouvrant une part importante de la Métropole, et redessinant son parc de logements.

Le livre présente les conséquences du projet dans les banlieues populaires, désormais bien reliées à Paris. En particulier, un ensemble de déplacements de populations, directs (du fait de démolitions aux endroits des quartiers de gare) et indirects (du fait de processus de gentrification) ont déjà lieu et risquent de se multiplier, dans le sens d'un éloignement des classes populaires vers les périphéries de la Métropole, aux confins de la Région Ile-de-France.

Les autrices de cet ouvrage, Anne Clerval, maîtresse de conférences en géographie à l'Université Gustave Eiffel et Laura Wojcik, journaliste à Mediapart, fondent leur propos sur une enquête de terrain de plus de cinq ans, réalisée entre novembre 2018 et juin 2023. Vingt-cinq entretiens ont été menés avec des habitants, trois avec des commerçants et seize avec des élus, des fonctionnaires territoriaux ou des militants et collectifs locaux. Ces entretiens ont eu lieu dans des quartiers bouleversés par le chantier ou par l'arrivée d'une nouvelle gare. Ils vont du Nord (Saint-Ouen) au Sud (L'Haÿ-les-Roses, Bagneux), de la petite (Aubervilliers, Gennevilliers) à la moyenne couronne (Romainville) : ce sont des quartiers de petites maisons résidentielles comme à Bondy, des centres-villes dégradés comme à Saint-Denis Pleyel mais aussi des grands ensembles de logements sociaux comme la cité des 3000 à Aulnay-sous-Bois.

Le livre est structuré en quatre chapitres, qui alternent entre des descriptions des processus d'éviction des classes populaires hors de la Métropole par les effets, directs et indirects, du Grand Paris Express (chapitres 1 et 3), et des mises en perspective plus politiques du projet (chapitre 2 et 4), qui le replacent dans un contexte de métropolisation et l'analysent comme une « politique de peuplement ». L'épilogue, quant à lui, esquisse des pistes d'alternatives pour le Grand Paris.

« Personne ne nous a dit qu'on allait devoir partir » : exproprier et expulser pour construire les gares

Le livre nous introduit d'abord aux premiers concernés : ceux dont les logements seront détruits pour laisser place aux chantiers de gare du Grand Paris Express. Les exemples sont tirés du centre-ville d'Aubervilliers et d'un quartier résidentiel de Bondy, sur le tracé de la future ligne 15 est. Les portraits dressés sont ceux de petits propriétaires, « petits moyens » ou fractions dominées de la classe d'encadrement, d'origines populaires et pour la plupart immigrées, que l'expropriation menace d'un risque de déclassement auquel ils pensaient avoir échappé.

La procédure d'expulsion est vécue difficilement par les habitants, qui témoignent du manque de clarté et d'information d'un prestataire chargé par la Société du Grand Paris de l'acquisition des biens situés sur le tracé du futur métro, la SEGAT. Issam, opticien à Aubervilliers, raconte ainsi avoir appris via ses clients son expropriation à venir. Plus généralement, l'annonce a lieu via une lettre, dans un jargon bien souvent inaccessible au tout-venant, et est suivie de réunion de présentation du projet, sans réelle concertation. De plus, le laps de temps entre l'annonce de l'expropriation et sa mise en œuvre laisse les habitants dans une grande incertitude et est à l'origine d'un stress important. Ce dernier est également lié à une pression à vendre vite, alors qu'à l'inverse les propriétaires souhaitent attendre la montée des prix censée accompagner l'arrivée de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers, qui accumule elle-même

beaucoup de retard. Le manque d'humanité de la procédure est douloureux pour les habitants, qui ont parfois vécu toute leur vie dans le même immeuble.

En creux apparaissent toutes les histoires qui n'ont pas été racontées : si les interviewés ont fait partie de la trentaine d'habitants ayant refusé la première offre faite par la SEGAT, souvent inférieure de 10 à 20 % au prix du marché, et qui ont souvent obtenu devant le juge de l'expropriation au moins 50 % de plus que ce qui était proposé à l'origine, les autrices soulignent qu'ils représentent une minorité des habitant-e-s concerné-e-s. La séquence se conclut alors sur cette question : les expropriés pourront-ils rester à Aubervilliers ?

Les enjeux du Grand Paris dans la métropolisation

Le second chapitre replace les réalités du premier dans leur contexte politique et économique, celui de la conception du Grand Paris Express. Tirant ses origines dans une politique parisienne socialiste au début des années 2000, le projet a gagné en importance lorsque l'Etat, dirigé à l'époque par Nicolas Sarkozy, a repris la main dessus.

Rompant avec des décennies de politique de décentralisation, il s'est alors agi de renforcer la compétitivité internationale de la métropole parisienne, en mettant en avant deux principes d'aménagement : la cohésion territoriale, qui passe par l'intégration des banlieues populaires aux perspectives d'investissements, et la croissance. Mené par l'Etat via la Société du Grand Paris qui en dépend directement, le projet frappe par son caractère « politico-politicien », conçu et mis en place sans implication des habitants, donc sans débat démocratique. Les caractéristiques du projet ne peuvent être comprises si l'on perd de vue ces objectifs finaux. En effet, son ampleur, sa nouveauté, son attention à l'identité visuelle des nouvelles gares, conçues pour redorer l'image de la banlieue parisienne, constituent un marketing urbain directement destiné aux investisseurs internationaux.



1-L'emblématique gare de Villejuif-Gustave Roussy, œuvre de l'architecte Dominique Perrault avec la collaboration de l'artiste chilien Iván Navarro (photographie de l'auteure, janvier 2026)

Dans un périmètre de 800 mètres autour des gares, ce sont des quartiers entièrement redessinés par des projets immobiliers de grande ampleur qui s'apprêtent à émerger. Leur transformation aura un impact profond sur la structure de la Métropole : en effet, ils représentent 16% de sa surface et 20% de ses habitants. Les quartiers où les investissements sont considérés comme les plus lucratifs sont ceux des communes populaires de Seine-Saint-Denis (93) et du Val-de-Marne (94), où le *rent gap*, soit l'écart entre les prix immobiliers actuels, dans des quartiers dégradés et mal reliés au centre métropolitain, et les prix futurs, liés à la création de logements neufs à proximité d'une gare du Grand Paris Express, est le plus important. C'est surtout dans ces quartiers que le processus de gentrification est le plus marqué.

Le projet apparaît alors en décalage criant avec les besoins des habitant-e-s de la région la plus inégalitaire de France, où le taux de pauvreté atteint 19,5% si l'on tient compte du coût de la vie. L'augmentation du coût du logement, beaucoup plus rapide que celle des salaires, a de graves conséquences sur les conditions d'existence des classes populaires qui sont davantage exposées au mal-logement. Dans ce contexte, un projet d'investissements immobiliers massifs dans les quartiers où elles sont historiquement implantées risque d'en favoriser leur éviction.

« Et après, il y aura qui ? » Les déplacements indirects ont déjà commencé

Le troisième chapitre présente les déplacements indirects induits par le Grand Paris Express. Dans les communes dirigées par la droite, la création de nouveaux quartiers de gare est considérée comme une opportunité pour la municipalité de remanier des grands ensembles de logements sociaux à travers des projets de rénovation urbaine. C'est le cas à l'Haÿ-les-Roses, autour de la gare de la ligne 14, et à Aulnay-sous-Bois, où se trouve la « Cité des 3000 », à 500 mètres de la future gare de la ligne 16. Dans ces quartiers, ce n'est qu'une partie du nombre de logements sociaux existants qui seront reconstruits, et ce dans l'idée de favoriser la « mixité sociale ». Néanmoins, les habitants sont souvent critiques de cette dynamique, qui s'accompagne pour eux d'une augmentation des loyers et des prix des commerces locaux, et *in fine* d'une dégradation de leurs conditions de vie. En effet, tous ne pourront pas se reloger sur place, et devront déménager plus loin du centre métropolitain ; s'ils se relogent sur place, ce sera au prix d'un taux d'effort plus important, dans des logements plus petits ou moins confortables.

Cette destruction ou ce remaniement de logements sociaux sont d'autant plus malvenus que de nombreuses personnes sont aujourd'hui mal-logées en Ile-de-France, en attente d'un logement social, dans des immeubles vieillissants, mal entretenus et parfois même dangereux. Le quartier Pleyel à Saint-Denis, futur hub du Grand Paris Express à l'intersection des lignes 14, 15, 16 et 17, regorge de ces immeubles de faubourgs dégradés. La description d'un de ces immeubles de fortune fait état de moisissures, de fenêtres borgnes, de fils électriques nus et de cafards, des conditions qui rendent la vie de ses habitants extrêmement difficile. Si l'évacuation a finalement eu lieu et que les locataires ont bénéficié d'un hébergement d'urgence proposé par le 115, tous n'ont pas pu obtenir un logement social et aucun n'a été relogé dans le quartier.



2- La gare de Saint-Denis Pleyel, futur hub du Grand Paris Express, à l'intersection des lignes 14,15, 16 et 17 (photographie de l'auteure, août 2025)

Une politique de peuplement

Le dernier chapitre se concentre sur l'analyse du projet du Grand Paris Express comme une « politique de peuplement, [qui] renvoie à une action (peupler), visant à modifier ou maintenir la [façon dont est peuplé un espace, une ville ou un quartier] en fonction de certaines caractéristiques -sociales, ethniques, religieuses, sexuelles ou autres- réelles ou supposées des populations concernées » (Desage, Sala Pala et al., 2019, p : 13). Cet enjeu, directement politique, est cependant de plus en plus dépolitisé. Il échappe au débat public et se joue dans les instances fermées (comme les structures intercommunales ou les commissions d'attribution des logements sociaux). Aujourd'hui, les politiques urbaines qui visent à changer la composition sociale d'un quartier ou d'une ville cherchent généralement à diversifier les espaces populaires, au détriment des plus modestes.

La forme officielle que prend cette politique de peuplement est l'objectif fixé de « mixité sociale ». Ce que les municipalités poursuivent par-là, ce sont l'amélioration des finances locales, de l'attractivité pour les entreprises et les investissements immobiliers mais aussi moins de dépenses en termes d'accompagnement social. En plus des collectivités et des investisseurs immobiliers, activement soutenus par l'Etat via des dispositifs de défiscalisation, ce sont aussi les classes intermédiaires, cadres, professions libérales et professions intellectuelles supérieures qui ont intérêt au changement de population dans les banlieues populaires. En effet, en s'installant dans des banlieues proches bien reliées, ils pourront bénéficier d'opportunités immobilières là où Paris n'est plus accessible pour l'achat d'un appartement.

Ce discours de la mixité sociale n'est pas le monopole de la droite, les projets s'en réclamant non plus. En effet, dans des mairies communistes comme à Saint-Ouen, des projets tels que la ZAC des Docks sont portés politiquement pour être finalement massivement investis par des Parisiens. De même, la construction de logements sociaux n'est pas un objectif en soi, y compris pour des intercommunalités de gauche comme Est ensemble. Là, l'objectif est fixé à 25 % de logements sociaux, conformément à la

loi SRU. Néanmoins, le taux actuel est bien plus élevé, s'élevant à 50 % à Bobigny ou Bondy, ou encore à 36 % à Pantin et Montreuil. Pour atteindre cet objectif de 25 %, s'agira-t-il alors de démolir des logements, dans un contexte où la demande n'a jamais été aussi forte ?

Cette politique de peuplement apparaît en effet en fort décalage avec les besoins des classes populaires dans la région. En Ile-de-France, un million de ménages à bas revenus sont éligibles au logement très social (PLAI). 740 000 ménages sont en attente d'un logement social, au moment où le secteur connaît une crise importante. En effet, le financement indirect de l'Etat, via les exonérations fiscales et les prêts aidés, est insuffisant pour des bailleurs sociaux qui doivent financer le coût croissant des travaux, notamment de rénovation énergétique. Les objectifs fixés de construction de 35 000 logements sociaux par an ne sauraient répondre à la demande, d'autant moins que le nombre de logements construits avoisine en réalité plutôt les 23 000. Enfin, même les logements construits ne répondent pas nécessairement aux besoins des plus précaires : en effet, l'augmentation des loyers dans les logements neufs, la part réduite des PLAI, mais aussi la concurrence entre les demandeurs de logement social crée une situation dont les plus démunis sortent perdants.

Au final, cette politique mène à ce que les autrices appellent « la marginalisation symbolique et matérielle des classes populaires dans le Grand Paris ». Au-delà de la perte des liens de voisinage et de la fragmentation des classes populaires qu'elle entraîne, au-delà du déclassement résidentiel que représente le fait de devoir habiter plus loin de Paris, c'est la contrainte et l'absence de choix imposée aux classes populaires qui dérange. Celles-ci sont alors marginalisées, ce qui est exprimé par Nadia, habitante de la cité Lallier-Bicêtre à l'Haÿ-les-Roses, quand elle dit « Chez eux, la mixité sociale, c'est de mettre beaucoup de riches et on laisse un tout petit peu de pauvres. »

Epilogue - Un autre Grand Paris est-il possible ?

Pour conclure, les autrices avancent qu'un autre Grand Paris serait possible. En effet, la marge de manœuvre des maires ou des intercommunalités, s'agissant de la préservation des quartiers populaires, est bien réelle. Elle peut passer par la résorption de l'habitat privé insalubre, le maintien d'un haut niveau de logements sociaux, la maîtrise des prix de l'immobilier neuf par une charte promoteur et des prix immobiliers en général, l'usage stratégique du droit de préemption par la mairie, le contrôle des loyers... La commune de Gennevilliers, dirigée par une maire PCF, se distingue ainsi par sa volonté de maintenir un très haut taux de logements sociaux, actuellement à 61%.

Néanmoins, selon les autrices, cette marge de manœuvre est de plus en plus limitée par la politique d'austérité imposée par l'Etat et par l'absence de projet politique progressiste, dans une ancienne banlieue rouge désormais partagée entre la droite et le Parti socialiste. Alors, si historiquement le projet d'un Grand Paris fut porté par les partis communistes et socialistes à partir du tournant du XX^e siècle, afin de mettre en commun les ressources fiscales et assurer un même niveau de qualité urbaine dans toute l'agglomération, le contexte politique actuel ne permettrait pas d'entrevoir de véritable projet de gauche pour la Métropole. Autrement dit, un Grand Paris gouverné par la droite ou par le Parti socialiste ne pourrait pas échapper à une logique de métropolisation qui contribue à la spéculation immobilière dans les banlieues populaires.

Néanmoins, à partir de la notion de droit à la ville d'Henri Lefebvre, les autrices cherchent finalement à réenchanter le Grand Paris, par cette proposition révolutionnaire. Opposé frontalement au droit de propriété et à l'Etat, le droit à la ville pourrait devenir un outil de mobilisation pour sensibiliser largement à ce qu'entraîne la production capitaliste de la ville et aux limites structurelles à l'intervention de l'Etat. A partir de lui, elles proposent d'imaginer un fédéralisme autogestionnaire, dont la base serait une démocratie directe organisée au niveau de petits quartiers qui détiendraient la souveraineté sur toutes les décisions à prendre à toutes les échelles.

Cet ouvrage est vivant, animé par les citations des habitant-e-s qui sont son sujet, comme l'annonce bien son titre. Assez court et accessible, il demeure en même temps complet, recouvrant une grande variété de situations, d'acteurs et de territoires. Il parle d'un point de vue politiquement engagé, ce qui est

particulièrement stimulant. Néanmoins, certaines questions politiques, justement, auraient peut-être méritées d'être approfondies et demeurent en suspens. Sur le caractère non-démocratique du projet, on pourrait par exemple se demander quel politique d'aménagement l'a été en France, si ce n'est par un encadrement par des élus comme c'est ici le cas. La gouvernance du Grand Paris par un fédéralisme autogestionnaire, mais aussi d'autres pistes d'alternatives, auraient pu être davantage explorées. D'autre part, ici, les démolitions de logements, sociaux ou non, insalubres ou non, semblent perçues comme nécessairement négatives. Si cela s'explique bien par l'attachement des personnes à leur lieu d'habitation et par une forte crise du logement en Ile-de-France, on aimerait en savoir plus sur la perception des habitants de ce sujet, notamment quand ils vivent en habitat dégradé. La question du racisme institutionnel est elle aussi souvent mentionnée sans être approfondie, alors même que le terme de « politique de peuplement » évoque directement un vocabulaire colonial. Enfin, ce livre gagnerait à être mis à jour, pour comprendre ce que sont devenus les quartiers mentionnés, presque trois ans après la fin des entretiens menés.

CLEMENTINE DE RAMBUTEAU

Clémentine de Rambuteau est étudiante à Sciences Po Paris dans le master *Governing ecological transitions in cities*.

clem.derambuteau@gmail.com

Référence de l'ouvrage : Clerval, A., & Wojcik, L., 2024, *Les naufragés du Grand Paris Express*, Zones, 286 p.

Bibliographie

Desage F., Sala Pala V., et Morel Journal C. (Eds.), 2019, *Le peuplement comme politiques*, Presses universitaires de Rennes, 385 p.

Morel Journal C., & Sala Pala V., 2011, « Le peuplement, catégorie montante des politiques urbaines néolibérales ? Le cas de Saint-Etienne », *Métropoles*, n°10, <https://doi.org/10.4000/metropoles.4536>