



HAL
open science

“ Grand Paris Express et imaginaires politiques de la métropole ”

Maxime Huré, Grégoire Robida, Arnaud Passalacqua

► To cite this version:

Maxime Huré, Grégoire Robida, Arnaud Passalacqua. “ Grand Paris Express et imaginaires politiques de la métropole ”. Flonneau (M.); Huré (M.); Passalacqua (A.). Métropoles mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises, Presses universitaires de Rennes, pp.95-113, 2021. hal-03245616

HAL Id: hal-03245616

<https://hal.science/hal-03245616>

Submitted on 3 May 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Grand Paris Express et imaginaires politiques de la métropole

Maxime Huré
Grégoire Robida
Arnaud Passalacqua

La notion de *métropole* est polysémique, y compris dans le cadre pourtant territorialement situé du projet du Grand Paris, ce terme lui-même présentant d'ailleurs des ambivalences similaires¹. Nous proposons ici de retenir trois significations principales. La métropole, dans un sens historique hérité de la religion, est la ville-monde, celle que Paris a été lorsqu'elle était la principale ville européenne à l'époque médiévale ou lorsqu'elle s'est instaurée comme la Ville-lumière du début du XX^e siècle. L'échelle d'analyse se trouve donc être ici celle d'une ville inscrite dans le jeu, souvent présenté comme une compétition économique, des relations qu'entretiennent les plus grandes agglomérations mondiales.

Mais la métropole est aussi le territoire fonctionnel de cette agglomération parisienne qui n'est pas qu'un point sur la carte des flux mondiaux. Elle prend alors une épaisseur, déjà tacite dans la vision précédente d'une ville dont l'un des centres se trouve à La Défense et qui accueille ses congrès bien souvent à Villepinte et non seulement *intra muros*. La métropole renvoie ici au fonctionnement de ce territoire, qui prend justement sens dans la cohérence de cette superposition des territoires vécus de chacun de ses habitants.

Enfin, la métropole renvoie à la structuration politique de ce territoire, c'est-à-dire la création d'une entité entre l'échelle de Paris et celle de la Région Île-de-France, susceptible de refléter ce fonctionnement métropolitain. Sans entrer ici dans l'histoire et l'actualité de cette question, soulignons que ce niveau mésoscopique est déjà bien encombré par l'existence de structures administratives, comme les Départements, ou fonctionnelles, comme les syndicats en charge de la gestion de réseaux techniques. La construction métropolitaine prend donc ici un autre sens que celui qu'elle revêt à l'échelle mondiale. Mais, là aussi, la métropolisation suppose souvent une forme de compétition.

À l'image du tramway qui a pu tenir ce rôle en province², une infrastructure de transport nouvelle incarne l'émergence de cette question métropolitaine en tant que telle depuis une dizaine d'années : le projet de métro du Grand Paris Express (GPE). Souvent considéré comme la matérialisation du rattachement de tel ou tel territoire au fonctionnement métropolitain par le biais de ses gares, qui le rapprocherait ainsi du deuxième sens de *métropole*, il reflète en réalité les différentes acceptions que nous avons identifiées.

¹ Cette contribution s'appuie sur les résultats du projet *ImagineTrains*. Ce projet a été financé et encadré scientifiquement par le Forum Vies Mobiles, dans le cadre de son programme de recherche sur la transition mobilière. Le Forum Vies Mobiles est un institut de recherche et de prospective créé par SNCF.

² GARDON Sébastien (dir.), *Quarante ans de Tramways en France*, Lyon, Libel, 2018.

D'une part, il serait un équipement susceptible d'alimenter l'image de Paris à l'international. Cette idée n'est pas sans lien avec l'identification entre Paris et son métro historique, devenu l'un de ses signes les plus reconnus, cette relation s'étant avérée d'autant plus intense que l'infrastructure s'est bien gardée de sortir du territoire de Paris *intra muros* pendant un tiers de siècle, ce qui n'est pas sans paradoxe. D'autre part, le GPE, par le biais de la Société du Grand Paris (SGP) chargée de sa mise en œuvre, incarne une réaffirmation de l'État dans le jeu parisien, alors que la Région a pris les commandes du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) en 2005. Cette réaffirmation vient ainsi sur-déterminer les enjeux du redécoupage institutionnel actuellement en cours. Ce retour ne s'opère toutefois pas selon les modalités qui étaient celles de l'interventionnisme de la période gaullienne, puisque la SGP fait presque figure de lieu de concertation des différents élus locaux. Cette présence forte de l'État n'en demeure pas moins une dimension spécifique à la capitale, que seules pourraient rappeler en province des situations où interviennent de puissants EPA³, comme à Marseille ou à Saint-Étienne, mais dont le périmètre d'action porte sur l'aménagement urbain et non sur un projet de transport.

La problématique grand-parisienne se présente donc comme la tension entre une infrastructure de transport et plusieurs acceptions de la dynamique métropolitaine. Depuis une dizaine d'années, les travaux abordant cette tension se sont multipliés, en proposant des approches disciplinaires variées. Certains ont pioché dans la profondeur historique, retrouvant des échos des XIX^e et XX^e siècles⁴ ou des dynamiques anciennes entre Londres et Paris⁵. D'autres ont préféré se fonder sur une analyse spatiale dans le cadre d'une approche critique fondée sur la géographie⁶ ou recourir aux indicateurs socio-économiques pour caractériser cet espace de projet métropolitain⁷. D'autres enfin, sont allés jusqu'à esquisser des alternatives à la solution mise en œuvre par la puissance publique⁸.

L'objectif de cette contribution est d'analyser comment les décideurs politiques, appelés à tenir un rôle majeur dans ce processus, se positionnent vis-à-vis de cette tension en nous appuyant sur deux sources différentes permettant de dessiner les contours d'un imaginaire politique du GPE et de la métropolisation.

La première est formée de cinq discours tenus par deux présidents de la République, Nicolas Sarkozy⁹ et François Hollande¹⁰, et deux Premiers ministres, Jean-Marc Ayrault¹¹ et Manuel Valls¹², amenés à s'exprimer à propos du Grand Paris dans des cadres centrés sur ce projet. Par leur nature, ces textes offrent une perspective particulière puisqu'ils ne sont pas seulement l'expression d'une individualité mais aussi celle d'un collectif, dans l'écriture, qui n'est que rarement le fait de

³ Établissement public d'aménagement.

⁴ BOURILLON Florence et FOURCAUT Annie (dir.), *Agrandir Paris. 1860-1970*, Paris, Publications de la Sorbonne/Comité d'histoire de la ville de Paris, 2012.

⁵ LÓPEZ GALVIZ Carlos, *Cities, Railways, Modernities. London, Paris, and the Nineteenth Century*, Abingdon, Routledge, 2019.

⁶ BÉHAR Daniel, « Le projet du grand Paris peut-il ignorer la question sociale ? », *Esprit*, n° 2009/12, 2009, p. 158-162.

⁷ GILLI Frédéric, *Grand Paris. L'émergence d'une métropole*, Paris, Presses de Sciences Po, 2014.

⁸ WIEL Marc, *Grand Paris, vers un plan B*, Paris, Carré, 2015.

⁹ Déclarations à Paris le 29 avril 2009 et le 10 octobre 2011.

¹⁰ Déclaration à Vitry-sur-Seine le 12 juin 2015.

¹¹ Déclaration à Champs-sur-Marne le 6 mars 2013.

¹² Déclaration à Créteil le 13 octobre 2014.

l'orateur, mais surtout dans la responsabilité exprimée au nom des électeurs ayant mandaté le responsable politique, qui se trouve à la fois légitimé et contraint par cette représentation¹³. Ces discours expriment les positions et les représentations du GPE et de la métropolisation au plus haut sommet de l'État.

La deuxième source est formée de 14 entretiens individuels réalisés en face à face avec des décideurs du territoire situés à différents niveaux de responsabilité et issus de différents bords politiques, tous ayant une fonction les conduisant à être décisionnaires sur des enjeux de transport au sein du territoire grand-parisien. Le questionnaire, formé de quelques questions ouvertes, visait à permettre au témoin d'orienter l'entretien selon ses propres lignes, afin de saisir sa relation au système du GPE, aussi bien en tant qu'élu que sur le plan personnel.

I/ Les discours et l'énonciation d'un cadre

Les discours analysés révèlent un fort consensus, tant sur le diagnostic de la situation actuelle de l'Île-de-France que sur les nombreux objectifs assignés au projet, et sur la capacité d'un projet ferroviaire à relever ces défis. S'il est difficile de déceler des clivages politiques notables entre les différents discours, celui que prononce N. Sarkozy en avril 2009 se distingue néanmoins par l'ouverture du champ des possibles qu'il esquisse, puisqu'il se situe en amont d'un projet qui, au fil de son développement, resserre le champ et les orientations possibles.

Six objectifs majeurs, systématiquement présents dans les discours, nous semblent se dégager :

- améliorer les conditions de transport des Franciliens,
- réduire les inégalités socio-spatiales en Île-de-France et redonner le moral aux Français,
- réduire l'empreinte écologique des transports franciliens,
- renforcer la place de Paris et de la France dans la mondialisation,
- stimuler l'économie régionale et nationale,
- structurer l'aménagement de l'Île-de-France.

Les trois derniers abordent frontalement les enjeux métropolitains, tels que nous les avons définis en introduction.

¹³

Christian LE BART, « Parler en politique », *Mots. Les langages du politique*, n°94, 2010, p. 77-84.

Renforcer la place de Paris et de la France dans la mondialisation

Le projet de métro participe de l'ambition de renforcement de l'attractivité de la métropole parisienne, pensée comme la tête de pont de la France au sein d'une économie globalisée. La construction du nouveau réseau de métro et le plan de réaménagement de la capitale doivent en ce sens permettre de conforter la compétitivité de l'Île-de-France vis-à-vis des autres métropoles de rang mondial : « [l]e Grand Paris, c'est une grande ambition pour la capitale de la France et les communes environnantes. C'est une grande ambition pour la France. Dans un monde globalisé, qui est aussi celui d'une concurrence accrue entre les grandes villes mondiales, Paris doit cependant franchir une nouvelle étape¹⁴. »

Loin de craindre que le développement économique de Paris puisse nuire au développement du reste de la France, selon le *credo* graviériste¹⁵, le développement de l'Île-de-France est considéré comme favorable au dynamisme de l'ensemble du pays. La thèse d'une taille excessive de Paris vis-à-vis d'une province assimilée à un désert français est même citée par N. Sarkozy comme un contre-exemple à ne pas suivre¹⁶.

Cette assimilation de l'Île-de-France à un moteur économique dont les effets seraient bénéfiques à l'ensemble du pays – selon la théorie du ruissellement - fait du projet de métro un projet d'intérêt national et justifie l'engagement de l'État à son égard. Elle constitue aussi un héritage de la période gaulliste et tranche avec la conception qui a prévalu à la fin du XIX^e siècle lors de la réalisation du métro comme infrastructure d'intérêt municipal¹⁷. Il y a là un glissement d'échelle de la conception métropolitaine.

Au-delà du bénéfice attendu pour l'économie nationale, le projet prend dans certains discours une dimension supranationale, voire continentale. Les discours prennent alors un caractère démiurgique : « [l]'axe principal du développement économique européen, de Londres à Milan, prend la France en écharpe par l'Est. Si nous laissons aller les choses le risque est de voir Paris décrocher et nos deux grands ports Le Havre et Marseille périliter de façon irrémédiable¹⁸. » L'objectif de compétitivité économique de Paris s'avère par ailleurs indissociable dans les discours de celui, plus chargé symboliquement, de maintien du rayonnement international de la France, qui deviendrait, par son métro, un modèle sur le plan de l'urbanisme. Ce thème du rayonnement réconcilie la période gaullienne et le XIX^e siècle, en se fondant sur l'idée d'une modernité portée par la technique, mêlée d'idéaux saint-simoniens et d'idéologie coloniale.

¹⁴ Discours de M. Valls du 13 octobre 2014.

¹⁵ GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français*, Paris, Le Portulan, 1947.

¹⁶ Discours de N. Sarkozy du 10 octobre 2011.

¹⁷ LÓPEZ GALVIZ Carlos, « Suivre les lignes, briser les cercles : le chemin de fer urbain et l'idéal socialiste à Londres et Paris au tournant du XX^e siècle » in FLONNEAU Mathieu, LABORIE Léonard et PASSALACQUA Arnaud (dir.), *Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 103-116.

¹⁸ Discours de N. Sarkozy du 29 avril 2009.

Enfin, le métro est perçu comme stratégique pour l'image de marque de la France et du savoir-faire français. Premier moyen de transport utilisé par les touristes et les étrangers en visite dans la capitale, il se trouve investi, comme par un gigantesque effet de métonymie, d'un enjeu majeur d'identité et de communication : le métro c'est l'Île-de-France, et l'Île-de-France c'est la France. Pour F. Hollande, « ce système de transport [...] c'est aussi une vitrine. [La] première impression, qui n'est pas toujours la bonne, peut parfois être fatale à l'image de la région Île-de-France, qui est en fait l'image de la France¹⁹. »

L'idée selon laquelle une image dégradée du métro pourrait nuire à l'image de la France toute entière renvoie à la place qu'occupe le métro dans l'imaginaire associé à Paris ainsi qu'à celle prise par l'État dans le projet du GPE. Le métro demeure l'un des symboles les plus forts et les plus identifiés de Paris à l'international. En étendant son réseau bien au-delà des limites communales de la capitale, l'enjeu est donc de déployer ce vecteur d'identité à toute la banlieue, en espérant que celui-ci conserve la même capacité d'attraction. On peut cependant douter que les nouvelles extensions du réseau parviennent à rééditer cet effet d'identification, dans un territoire plus diffus et alors que le métro n'est plus l'apanage de quelques métropoles mondiales.

Stimuler l'économie régionale et nationale

La relance de l'économie francilienne est présentée comme l'un des objectifs majeurs du projet de métro. Cette nouvelle infrastructure, et plus largement le projet de transformation du Grand Paris, constituent pour les auteurs des discours un investissement stratégique en période de crise économique. Et si le projet de métro apparaît comme une réponse à la crise, la crise est elle-même perçue comme l'occasion de réaliser le métro : « il faut mettre le Grand Paris au cœur de notre stratégie de relance économique. Il nous faut soutenir l'activité en préparant l'avenir ? Alors faisons-le avec le Grand Paris. La crise, c'est l'occasion ou jamais de faire en dix ans ce qu'autrement on ne pourrait pas faire en quarante ans²⁰. »

Dans ce contexte, le projet apparaît comme un moyen de créer de nombreux emplois liés à sa construction et à son exploitation, en particulier dans le secteur des travaux publics et dans les territoires particulièrement touchés par le chômage. Cette analyse produit un paradoxe dans les discours qui, tout en affichant un souhait partagé de minimisation des coûts et de la durée de mise en œuvre du métro, se félicitent du nombre d'emplois créés par son chantier, et donc implicitement de sa cherté.

Le tracé du métro est également destiné à stimuler la croissance en connectant différents lieux identifiés comme étant les principaux pôles économiques d'Île-de-France. Ces pôles doivent être

¹⁹ Discours de F. Hollande du 12 juin 2015.

²⁰ Discours de N. Sarkozy du 29 avril 2009.

reliés entre eux, mais aussi aux deux grands aéroports franciliens, Orly et Roissy. Au-delà de l'interrogation pouvant porter sur l'intérêt de la mise en relation de pôles d'activités économiques de natures variées (pôles universitaires, financiers, logistiques...), et sur la création de valeur à attendre de cette mise en relation, il est frappant de constater que cet argument semble faire peu de cas du réseau existant, qui connecte pourtant déjà, moyennant changement, la plupart des pôles économiques mentionnés ainsi que les villes nouvelles, héritées de la planification des années 1960, qui entendait également façonner un territoire favorable à l'essor économique, en particulier par les transports. Cet exemple illustre l'autonomie du discours sur le projet vis-à-vis du contexte existant : la nouvelle métropole fait ici abstraction de l'ancienne agglomération.

Dès lors qu'il est attendu du métro qu'il produise d'importants retours sur investissement en générant de la croissance économique pour toute la région, la question du coût du projet est écartée : « [c]ombien coûtera le Grand Paris ? C'est une question mal posée. [...] La plupart des dépenses du Grand Paris sont des investissements²¹. » Cette vision optimiste des retombées financières à attendre du projet soulève cependant plusieurs interrogations. Tout d'abord, l'argument de la valorisation du foncier situé à proximité des gares s'avère problématique, car le mécanisme permettant de faire bénéficier la puissance publique de cette valeur ajoutée privée n'est pas explicité. De plus, l'idée selon laquelle l'augmentation de la fréquentation des transports en commun permettrait de générer des rentrées supplémentaires pose question : dans la mesure où l'extension du réseau est également synonyme de hausse des coûts d'exploitation et où il est parallèlement envisagé de faire payer un tarif unique au voyageur quelle que soit la distance parcourue sur le réseau, un voyageur supplémentaire constituera-t-il au final une recette ou au contraire un surcoût ? Enfin, l'idée selon laquelle la création de nouvelles lignes de métro permettrait d'abaisser le coût de la pollution générée par le trafic automobile suppose un report modal relativement massif d'usagers de la voiture vers les transports en commun. Cet argument faisant intervenir le libre choix modal des individus mériterait toutefois d'être interrogé à l'aune d'expériences souvent modestes en la matière.

De manière générale, les différents discours tendent à entretenir une certaine confusion entre les recettes propres au projet et ses externalités positives. Le projet de métro est-il considéré comme rentable dans le cadre strict de son bilan prévisionnel, ou bien au regard d'un bilan économique beaucoup plus large intégrant toutes ses externalités supposées, dont beaucoup sont très difficiles à mesurer, même une fois le projet réalisé ? Se pose là une question concrète du lien entre création d'infrastructure et développement métropolitain qui n'est pas abordée de façon satisfaisante.

Enfin, la question du coût d'investissement du projet occulte entièrement celle de son coût d'exploitation, qu'aucun des cinq discours étudiés ne se risque à estimer ! Le projet en tant qu'acte de création semble là encore focaliser toute l'attention et masquer – tout du moins dans les discours – la question de l'avenir de l'infrastructure, de sa gestion au quotidien et de son entretien. Il apparaît implicitement comme un éternel projet, jamais comme un futur objet à exploiter.

Structurer l'aménagement de l'Île-de-France

²¹ Discours de N. Sarkozy, 29 avril 2009.

Tous les discours soulignent, en revanche, l'inscription du projet de transport dans un dessein plus vaste de réaménagement de la métropole parisienne, dont le nouveau réseau de métro constitue une composante nécessaire mais non suffisante : « [n]ous devons passer d'un projet d'infrastructure – le métro automatique – à un projet global d'aménagement, bref penser, inventer ensemble la ville et la métropole de demain²² ». Dans cette perspective, le projet de métro est perçu comme une infrastructure structurante. Il doit permettre de contrôler l'aménagement de l'Île-de-France en catalysant le développement urbain autour de ses gares.

Cette idée nous amène à nous interroger sur le caractère structurant prêté au métro et, de manière générale, aux infrastructures de transport²³. Tout d'abord, dans quelle mesure une nouvelle ligne de métro contribue-t-elle à structurer l'aménagement d'une métropole, et selon quelles conditions ? Ces effets sont-ils une conséquence mécanique de la mise en service d'une ligne ou doivent-ils être accompagnés par une action publique ciblée afin de voir leur potentiel se réaliser ? Et enfin, et de façon plus critique, quelle est la capacité des pouvoirs publics à contrôler la dynamique urbaine engendrée par le métro et à faire coïncider celle-ci avec leurs objectifs politiques ? Ces questions, dont l'expérience prouve qu'elles sont délicates, sont contournées par les discours qui recourent en l'occurrence à des baguettes magiques.

Un métro ambivalent du point de vue métropolitain

Le dernier point saillant de notre analyse de ces discours est transversal et touche au statut ambivalent du métro comme outil d'émancipation ou, au contraire, d'assimilation des banlieues. Le tracé du métro en rocade constitue l'un des arguments fondateurs du projet de métro. Sa capacité à relier les banlieues sans passer par Paris est soulignée à plusieurs reprises. Au-delà de son caractère pratique, cet aspect du projet porte en lui un caractère fortement symbolique : il s'agit de court-circuiter la ville-centre et d'émanciper, fonctionnellement et symboliquement, les banlieues vis-à-vis de Paris. L'ambition de passer d'un réseau en étoile à un réseau toilé se lit alors comme la rupture symbolique avec le fonctionnement radial de la métropole. Le nouveau réseau s'inscrit aussi en rupture avec le projet du Réseau Express Régional (RER), dont toutes les lignes convergent vers Paris.

Cependant, si l'idée de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue est très présente dans les discours, les exemples utilisés pour démontrer l'utilité du projet révèlent aussi la rémanence du paradigme centralisé dans les imaginaires. Si des cas de trajets banlieue-banlieue sont bien évoqués, plusieurs exemples destinés à illustrer les gains de temps permis par le projet s'appuient à l'inverse sur des trajets Paris-banlieue, alors même que ces derniers devraient être moins concernés par ces gains de temps du fait du tracé en rocade. On retrouve ici l'idée que l'infrastructure nouvelle

²² Discours de M. Valls du 13 octobre 2014.

²³ OFFNER Jean-Marc, « Les “effets structurants” des transports : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, n° 3, vol. 22, 1993, p. 233-242.

apporte du statut au territoire de banlieue et non uniquement une meilleure desserte, ce statut passant par le lien à Paris, qui demeure la référence.

D’ailleurs si l’enjeu affiché est bien d’émanciper les banlieues vis-à-vis de Paris, la méthode retenue pour y parvenir consiste en réalité à s’inspirer de Paris pour appliquer son système de transports aux banlieues. Ainsi il s’agit moins au final de révéler les spécificités propres aux banlieues que d’étendre le système parisien : « [i]l faut raccourcir les temps de trajet et créer à l’échelle de la métropole un système de transport aussi performant et aussi commode que celui de Paris *intra muros*²⁴ ».

Le nom retenu pour la consultation des dix équipes d’architectes (Le Grand Pari(s)), ainsi que ceux attribués plus tard au projet de métro en rocade (GPE), à l’établissement public chargé de sa mise en œuvre (Société du Grand Paris), ou encore au projet de transformation de la gouvernance francilienne (Métropole du Grand Paris) traduisent d’ailleurs bien cette logique : la dominante symbolique du projet n’est pas d’affranchir les banlieues vis-à-vis de Paris en les rendant plus autonomes, comme cela avait pu être souhaité à l’époque des villes nouvelles et de la création du RER. Il s’agit au contraire de repousser les frontières de Paris en assimilant sa banlieue, que ce soit sur le plan politique ou sur le plan infrastructurel. Dans cette perspective, le mode de transport retenu pour le nouveau réseau – un mode ferré souterrain – le maintien du nom de *métro* – et non *RER* ou une nouvelle appellation – et la nomenclature choisie pour les nouvelles lignes – poursuivant la numérotation des lignes de métro existantes – ne sont pas anodins. Ils participent d’une même ambition d’assimilation symbolique de la banlieue à Paris. On ne peut s’empêcher d’y voir un parallèle relevant du registre de la filiation : en étendant le nom et les symboles de Paris à ses communes périphériques, c’est un peu comme si Paris reconnaissait ses enfants illégitimes en leur attribuant son nom. Cette lecture symbolique renvoie aussi à celle de l’extension de Paris en 1860, caricaturée à l’époque comme un anoblissement des communes annexées²⁵.

II/ Les entretiens et l’ajustement vis-à-vis de la doctrine

Pour des raisons de confidentialité, les noms des 14 décideurs interrogés ne sont pas rendus publics. Voici néanmoins plusieurs éléments permettant de rendre compte de la constitution de ce *corpus*²⁶.

Genre	Femme	Homme
Nombre	4	10

²⁴ Discours de N. Sarkozy du 29 avril 2009.

²⁵ BOURILLON Florence et FOURCAUT Annie (dir.), *Agrandir Paris. 1860-1970, op. cit.*

²⁶ Les entretiens ayant été réalisés par les auteurs entre 2014 et 2016, ils ne reflètent pas l’émergence plus récente des élus LREM. Par ailleurs, les élus Front national n’ayant pas de fonction exécutive en Île-de-France, aucun n’a été sollicité.

Âge	de 35 à 45 ans	de 45 à 55 ans	de 55 à 65 ans	de 65 à 75 ans
Nombre	4	0	9	1

Fonction dans le GP	Ministérielle	Parlementaire	Exécutif régional	Président CG	Exécutif départemental	Exécutif intercommunal	Maire	Exécutif communal
Nombre	3	4	2	1	2	2	6	3

Appartenance politique	Communiste et extrême gauche	Socialiste	Écologiste	Centriste	Droite	Extrême droite
Nombre	4	1	3	1	5	0

Un univers de la mobilité pluriel

Alors que les discours insistaient beaucoup sur le métro en tant que tel, les élus interrogés développent spontanément une vision intermodale qui fait place à tous les systèmes de transport, en particulier via la notion d'*intermodalité*. Cette notion est fréquemment mélangée avec les termes *multimodal* ou *plurimodal*. Le recours à ces concepts par les élus ne semble donc pas toujours bien assuré, ce qui témoigne plus de leur acculturation aux enjeux et aux solutions envisagées que de leur implication fine sur ces dossiers.

L'intermodalité se traduit par de longues réflexions sur les autres modes de déplacements, soit pour évoquer leur avenir, les reports modaux envisagés ou pour proposer des réflexions sur la mobilité quotidienne des Français. Les gares sont ainsi considérées comme un élément très important du système de mobilité, que ce soit dans les projets des territoires, dans la mixité des fonctions commerciales et de transport, dans leur rôle de plateforme d'intermodalité ou dans l'ensemble des pratiques sociales urbaines. La gare est ainsi un élément constitutif fort de l'imaginaire de la mobilité des décideurs et y tient le rôle de pôle et moteur de développement urbain.

Mais le débat qui anime le plus les décideurs concerne les besoins de mobilité de la population et les stratégies à adopter par rapport aux contraintes du renchérissement de l'énergie, du changement climatique, de l'étalement urbain, de la saturation des infrastructures existantes en Île-de-France et des restrictions budgétaires. L'imaginaire de la mobilité est ici partagé entre une représentation d'un développement croissant et continu de la mobilité des personnes et, au contraire, celle axée sur la

décroissance de la part des déplacements dans nos sociétés. Les premières sont majoritaires dans les propos tenus et sont corrélées au développement économique et aux valeurs du capitalisme que représente la mobilité, qui serait donc « l'assise d'un certain ordre économique²⁷ ».

À l'opposé de ce type de discours, certains élus prônent la relocalisation des activités pour faire diminuer les déplacements de personnes, tandis que d'autres réfléchissent à une décroissance planifiée des mobilités, non sans contradiction : « [s]oit on facilite les mobilités et on n'essaye pas de les réduire, on peut effectivement favoriser les mobilités et c'est tout l'objet du GPE, mais il y a un autre objectif qu'on doit se fixer, c'est de réduire les mobilités contraintes²⁸ ».

L'imaginaire de la mobilité des décideurs politiques est ainsi pluriel et dépend souvent de leur positionnement politique partisan. Cet imaginaire peut mobiliser des représentations très microsociologiques, centrées sur les expériences des acteurs et leur trajectoire. Il peut aussi faire référence à des discours et des pensées davantage macrosociologiques et théoriques. Ces variétés dans la construction de l'imaginaire renvoient aussi aux relations qu'entretiennent les acteurs avec l'histoire et le futur, notamment dans la construction de l'imaginaire ferroviaire.

Un mode ferré moins porteur que d'autres de la modernité du projet métropolitain ?

Seuls le numérique et les services liés à la mobilité apparaissent aux élus comme des champs d'innovation potentielle pour les systèmes ferrés, perçus comme faiblement innovants. Internet est tout particulièrement considéré comme un marqueur de modernité :

« [e]t puis modernité aussi de par sa connectivité [...] en intégrant donc la dimension des outils numériques. Le micro, la tablette... Enfin la 3G, 4G, 5G... J'en sais rien, ce qu'il y aura, et puis les centres data aussi pour valoriser un peu le réseau, centres d'hébergement, restitution de chaleur aussi...²⁹ »

Cette colonisation des modes ferrés par les outils numériques est aussi perçue comme l'occasion de renouveler les usages à bord afin de renforcer l'attractivité du mode. Cependant, ce jugement s'appuie moins sur la référence à des innovations attendues que sur l'idée d'un manque d'innovation dans ce domaine.

²⁷ BORJA Simon, COURTY Guillaume et RAMADIER Thierry, « “Mobilité” : la dynamique d'une doxa néolibérale », *Regards sociologiques*, n° 45-46, 2013, p. 5-10.

²⁸ Président de communauté d'agglomération.

²⁹ Maire et conseiller régional.

Bien qu'annoncé depuis toujours comme automatique, le matériel roulant se révèle en revanche très peu mobilisé par les élus dans les discours portant sur l'innovation du GPE. Lorsqu'il est mentionné, c'est pour évoquer sa nécessaire rénovation, son entretien, ou tout au plus sa modernisation. Aucune innovation majeure ne semble attendue par les décideurs, pour qui l'automatisation est devenue une donnée de base. L'un des seuls élus à citer des innovations propres au matériel roulant, les évacue rapidement, les jugeant visiblement anecdotiques :

« [i]l y a deux aspects qui peuvent [...] faire [du GPE] un projet moderne, au-delà des contingences techniques de la ligne de métro elle-même – automatisée, rapide, avec du matériel roulant plus récent, ça veut dire qui accélère et qui freine plus vite, avec des portes qui sont bien ajustées pour pas s'arrêter trop longtemps en gare, blablabla... [...] C'est qu'il y a un moment où, plus que par l'infra, plus que par le matériel roulant – même si on améliorera le confort, le froid, le wifi, le machin, le truc, le bidule...³⁰ »

Le thème de la vitesse est, lui aussi, particulièrement absent en tant que tel. Il apparaît en creux par la thématique des temps de transport. La transformation des infrastructures ferroviaires est par ailleurs perçue comme étant particulièrement lente, lourde et coûteuse – et donc au final peu propice à l'innovation technique comme politique – comme l'explique un élu :

« [s]i on attend du ferré dans son infrastructure, dans le matériel, une évolution rapide, alors on ment aux gens. Si je prends l'exemple de la RER D, [...] il n'y aura pas d'amélioration avant 2025, il y aura même de la dégradation. Pourtant, c'est en milliards qu'on parle d'investissements, en milliards ! Et ça va continuer de se dégrader³¹. »

En outre, les innovations imaginées par les élus sont de nature exogène, comme si le monde ferroviaire ne pouvait évoluer qu'en se laissant coloniser par d'autres champs (numérique, automobile...) et jamais en suscitant ses propres innovations. À l'inverse du domaine ferroviaire, où le matériel roulant occupe une faible place dans les discours sur l'innovation, le futur de l'automobile est beaucoup pensé par le prisme des véhicules. L'arrivée des véhicules autonomes est par exemple plusieurs fois mentionnée par les élus interrogés sur leur vision de l'avenir de la mobilité. Les innovations que s'apprête à subir le monde routier sont jugées si radicales que plusieurs élus se disent incapables d'en prédire l'avenir – à l'inverse du mode ferroviaire, jugé suffisamment immuable dans sa forme actuelle pour ne pas faire l'objet de telles préventions. Le transport ferré est donc un choix permettant aux élus de réduire les incertitudes caractérisant le domaine des mobilités et leur avenir.

Cette transformation attendue de l'automobile est sans doute d'autant plus mobilisée par les élus qu'elle est jugée nécessaire à la survie du modèle routier. Afin que la voiture demeure pertinente au

³⁰ Maire et vice-président de la Région.

³¹ Maire et vice-président de la Région.

regard du nouveau paradigme de la durabilité³², celle-ci doit en effet devenir plus propre et moins polluante – à l'inverse, là encore, du mode ferré, implicitement considéré comme suffisamment écologique pour ne pas exiger de transformation profonde.

Enfin, l'innovation du monde routier est perçue par plusieurs décideurs politiques comme un risque pour le monde ferroviaire, susceptible de remettre profondément en question l'attractivité et les modèles économiques de l'ensemble du secteur ferroviaire, du fret aux transports urbains – la réciproque d'un secteur automobile potentiellement menacé par l'innovation ferroviaire n'étant pour sa part jamais envisagée.

Ainsi peut-on considérer que l'automobile porte un imaginaire de la métropole en pratiques, face au ferroviaire qui porte un imaginaire de la métropole comme projet politique, mais finalement peu relié aux enjeux technologiques.

Le métro, objet de construction et de légitimation d'une identité politique

Le mode ferroviaire est un objet important dans la carrière politique des acteurs que nous avons rencontrés. Les projets ferroviaires soutenus par les décideurs constituent un bilan positif et durable au sein de leur carrière. Parfois, le ferroviaire représente même un marqueur fort de l'identité politique des élus³³. Dans ce contexte, on peut identifier un rapport de légitimité entre le projet ferroviaire territorial et la trajectoire du décideur politique.

Dans une carrière politique, le mode ferré, en tant qu'objet visible et identifiable par les électeurs, peut être un moyen de construire une légitimité politique. On retrouve notamment ce type de légitimation interne chez les écologistes.

Autre thème récurrent et révélateur de ce rôle de marqueur attribué au mode ferroviaire, celui de l'élu de gauche qui s'excuse d'avoir trop recours à sa voiture : « malheureusement là au quotidien je suis plus un utilisateur de la voiture aujourd'hui, mais je vois bien en tout cas que ce qui est en train de se mettre en place, si ces projets vont au bout, moi je pourrais aussi même, malgré le fait que dans mon activité je sois amené à me déplacer parfois plusieurs fois dans la journée...³⁴ ».

³² FLONNEAU Mathieu, HURÉ Maxime et PASSALACQUA Arnaud, «Formes et fonctions de l'idée de soutenabilité dans la mobilité urbaine au xx^e siècle», *Pour Mémoire*, n° 19, 2018, p. 120-131.

³³ La notion d'identité politique est ici mobilisée de manière large comme « une marque symbolique par laquelle l'acteur politique se distingue de ses pairs » (COLLOVALD Annie, « Identité(s) stratégique(s) », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 73, vol. 1, 1988, p. 29-44).

³⁴ Président de Conseil général.

Le mode ferré est d'autant plus un marqueur important dans la carrière des décideurs que de nombreux projets peuvent politiquement être incarnés sur un territoire, le principal espace de légitimation électorale des élus. Le projet ferroviaire constitue bien souvent un lien entre la construction d'une identité politique et d'une identité territoriale³⁵. Le GPE est ainsi attendu comme outil de désenclavement de territoires cités de façon récurrente :

« J'ai fait le test moi-même : quand vous êtes à Clichy-Montfermeil, que vous êtes jeunes, vous n'avez pas de boulot, pas d'emploi, et que vous vous voulez aller répondre aux offres d'emploi qui sont sur la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle, curieusement, curieusement... Il faut une heure et demi en transports. Vous êtes à 20 minutes à vol d'oiseau. J'ai dit c'est impossible, voilà. Et comment voulez-vous lutter contre le chômage dans ce département sinistré, dans des poches de pauvreté sinistrées, des ghettos, vraiment en très grande difficulté, si il n'y a pas un réseau de transport ?³⁶ »

Cependant, les entretiens apportent de nombreuses nuances sur ce consensus de façade autour d'un objet supposé apporter une meilleure desserte pour tous les territoires. Le mode ferré est en effet un objet fortement politisé dans le sens où il cristallise des luttes politiques et idéologiques. De plus, comme de nombreux modes de transport, les projets ferroviaires permettent de rendre l'action politique visible sur la scène publique³⁷, d'où une forte appropriation politique personnelle des projets ferroviaires. Ce prisme politique lié à la trajectoire des élus s'exprime également et paradoxalement par de nombreuses connexions personnelles, militantes ou institutionnelles entre les élus que nous avons rencontrés. Ces connexions permettent donc d'observer une forme d'harmonisation des imaginaires entre certains acteurs politiques. Cette harmonisation ne dépend pas uniquement de l'appartenance territoriale des élus, mais peut aussi être liée aux attributs politiques des élus : formations politiques, fonctions exercées ou encore âge des décideurs.

Le métro comme vecteur du développement économique des territoires : entre pragmatisme local et croyance

Les retombées économiques mécaniques des infrastructures ferroviaires sont remises en cause depuis longtemps³⁸. Cependant cette croyance est encore largement répandue chez les élus. Sur ce point, une distinction est toutefois à observer dans notre enquête entre les élus occupant uniquement des fonctions locales, plutôt défenseurs du ferroviaire comme vecteur de développement

³⁵ PINSON Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Presses de Sciences Po, Paris, 2009.

³⁶ Ancien ministre.

³⁷ JOUVE Bernard, *Les Politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Paris, L'Harmattan, 2003.

³⁸ Pour un retour sur cette question, voir « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, n° 1, vol. 43, 2014, p. 51-67. Pour des analyses de cas, voir PUMAIN Denise, « Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIX^e siècle », *Annales de Géographie*, n° 507, vol. 91, 1982, p. 529-550 et HECKER Anne « Le tramway a-t-il guidé la croissance urbaine au XIX^e s.? L'exemple de Nancy », *Revue géographique de l'Est*, n° 3-4, vol. 57, 2017, en ligne.

économique pour les territoires, et les élus occupant ou ayant occupé des fonctions nationales ou supranationales, plutôt critiques par rapport aux retombées économiques des projets ferroviaires.

Cependant, l'imaginaire économique du ferroviaire doit être analysé au-delà de la question des retombées des projets ferroviaires pour les territoires. L'économie reste au cœur des discours et de l'imaginaire des transports, notamment à travers la sémantique économique employée abondamment par les acteurs politiques et l'importance donnée aux arguments économiques dans les politiques de mobilité. La plupart des élus ont une lecture économique (calculs coûts-bénéfices, gestion des financements, efficacité, etc.) du système ferroviaire et des transports. En outre, les discours des élus portent dans une large mesure sur des choix budgétaires et la répartition des investissements, notamment car les sommes engagées sont importantes.

Dans quelle mesure cette référence aux logiques économiques n'est-elle pas une attitude des décideurs pour parer la décision des vertus de la rationalité ? La volonté de développement tous azimuts des solutions de transport sur son territoire est probablement un moteur des plus puissants pour la motivation politique d'un élu.

Conclusion : l'imaginaire cadré des discours face à l'imaginaire d'ajustement révélé par les entretiens

Rapporter l'analyse des discours des principaux décideurs du Grand Paris aux propos tenus au cours des entretiens que nous avons menés se heurte au fait que les témoins sont différents. Cela ne nous semble toutefois pas être une limite rédhibitoire pour analyser les imaginaires politiques du projet de GPE dans la métropole parisienne. Les discours des présidents de la République et Premiers ministres successifs ont ainsi contribué à forger le cadre dans lequel l'action publique a pris place et les différents acteurs de rang inférieur se sont inscrits. En ce sens, ils ont (re)produit les éléments principaux sur lesquels s'appuie l'argumentaire officiel en faveur du projet. Leur grande cohérence reflète d'ailleurs ce rôle de cadrage.

Plusieurs registres sont communs aux deux *corpus*. Tout d'abord, l'idée que le métro est au cœur des enjeux de mobilité, du vécu difficile qu'éprouvent les Franciliens aujourd'hui dans leurs déplacements, à l'amélioration de ces conditions attendue par la réalisation d'un projet de rocade ferrée. Quand sont abordées les difficultés liées à l'usage de l'automobile, la réponse est presque toujours conçue comme relevant du ferroviaire.

Cette focalisation sur l'objet ferroviaire contribue à faire du GPE un élément majeur du projet politique et de la transformation métropolitaine. Le projet est simultanément pensé comme outil pour refondre le jeu politique de la région. Les discours, plus que les entretiens, en font ainsi le facteur décisif de la mutation d'un paysage global, comprenant l'activité économique et même le

moral des Franciliens. Textes plus ambitieux et travaillés, les discours font ainsi porter au métro la réponse à l'ensemble des problèmes de transport et de l'organisation politique métropolitaine du moment et à venir. Les entretiens donnent une vision plus terre-à-terre des projets, souvent plus focalisée sur un objectif ciblé : l'amélioration des déplacements des Franciliens et le rééquilibrage de la région. Toutefois, il s'agit là d'une différence d'intensité dans la focalisation plus que de nature du discours portant sur l'objet lui-même.

Au-delà de ces lignes communes, on peut distinguer quelques différences entre les deux *corpus*.

Dans les discours officiels, on observe une absence de référence à la sphère des techniciens. Ces textes donnent l'image d'un monde où les élus sont, sinon seuls, du moins pratiquement tous puissants, même si des problèmes de gouvernance – entre élus – doivent être résolus. Le discours peut ici être lu comme un texte corporatiste, issu de la sphère des élus ne traitant que d'elle et destiné à être entendu par un public d'électeurs, par-delà la sphère des techniciens.

Dans ce même ordre d'idée, les critiques portées envers les exploitants ne sont jamais explicites dans les discours, alors qu'elles peuvent poindre dans les entretiens, voire être assez fortes. Les discours préfèrent décrire les difficultés d'un système de transport global et qui n'est incarné que par des exemples de citoyens pris dans ses dysfonctionnements, sans chercher telle ou telle responsabilité. Les discours gommant toute conflictualité, donnant l'image d'un réseau d'acteurs uni pour œuvrer dans un sens commun présenté comme étant un avenir souhaitable.

Les discours offrent une vision assez univoque du lien entre développement économique et infrastructure ferroviaire, le métro étant le support de la croissance attendue. Les entretiens, au contraire, abordent cette question d'une façon plus mesurée, les témoins ne partageant pas tous cette vision mécanique. S'agirait-il ici du propre d'un dogme – ou d'un tabou – que ses adeptes doivent défendre en public, tandis qu'ils sont prêts, en privé, à formuler des réserves, voire des critiques, à son égard ?

De même, sur les questions écologiques, les entretiens témoignent de plus de clairvoyance que les discours, qui présentent le métro comme un objet nécessairement et inconditionnellement écologique, là où les entretiens rentrent parfois davantage dans les conditions de réalisation de cette vertu écologique en questionnant par exemple le report modal de l'automobile vers le métro. De nouveau, l'idée d'un dogme qui proclamerait qu'une rocade en métro est la solution idéale aux enjeux franciliens de mobilité peut ici être posée.

En revanche, la question des inégalités sociales et territoriales est plus directement saisie par les discours, souvent incarnée par des exemples récurrents de territoires réputés enclavés, tandis que ce thème émerge moins spontanément des entretiens. Il y a peut-être là une raison rhétorique, qui

voudrait qu'un discours doit comporter des passages destinés à rapprocher le décideur de son public, mais il est peut-être possible d'y lire aussi l'idée que la sphère sociale est, pour l'essentiel, évacuée des préoccupations premières des élus interrogés et qu'elle ne revient, justement, que par le biais de la rhétorique.

Enfin, le rapport aux échelles de temps et d'espace est très différent entre les deux *corpus*. Le rapport au temps est bien plus mis en scène dans les discours qui jouent sur l'idée qu'il s'agit d'une période historique exceptionnelle, quitte à rappeler d'autres temps de l'aménagement de la région parisienne. Les discours visent à faire prendre conscience aux acteurs qu'ils vivent un moment unique dans leur statut de décideur, chacun à son échelle. Le temps alors considéré est celui de la rupture et des décisions qui vont enfin sortir la métropole parisienne de ses affres circulatoires.

En revanche, lorsque l'on écoute les entretiens, cette dimension de rupture et d'inscription dans un temps de l'exception n'est plus aussi nette. Les élus voient alors le projet comme une activité inscrite dans le cadre de leur fonction de décideur, sinon banale, du moins revêtant les mêmes caractéristiques que d'autres dossiers : discussions, réunions, négociations, etc. En région parisienne, un territoire pourtant fortement marqué par les réseaux ferrés, l'héritage historique ferroviaire est plutôt mobilisé comme un repoussoir avec lequel il convient de rompre que comme un cadre dans lequel il faut s'inscrire, en particulier dans les discours. Le paradoxe n'est pas mince lorsque l'on rappelle que le projet de GPE vise à déployer au-delà de ses frontières actuelles un système ferroviaire qui semble pourtant faire l'unanimité contre lui !

Les propos d'élus qui avouent ne pas apprécier le métro à titre personnel mais se battre pour le déploiement des nouvelles lignes du GPE accentuent ce paradoxe. Comme si le ressenti personnel et subjectif devait être censuré au profit d'une vision rationaliste et fonctionnaliste de la mobilité, par le biais d'éléments mesurables réputés objectifs (temps, gains économiques, gains en CO₂...), et la mobilité toujours vue comme un moyen, avec des objectifs d'efficacité, et jamais pensée comme une finalité en soit (agrément du parcours, flânerie, déambulation...). Le risque étant de produire des infrastructures que tout le monde continuera à trouver pénibles à utiliser !

Enfin, les échelles spatiales sont aussi vues d'une façon différente par les discours et les entretiens. Les discours traitent d'une échelle métropolitaine, nationale et mondiale, cette dernière étant conçue comme le lieu de la compétition, entre villes-mondes. Au contraire, les entretiens ont plutôt tendance à se représenter le lieu du combat que mènent les décideurs comme étant le territoire métropolitain.

On retrouve ici les trois acceptions de la métropole présentées en introduction : quand les discours focalisent sur celle de la ville-monde et abordent, souvent par l'exemple, celle des territoires fonctionnels, les entretiens évoquent plutôt cette dernière vue comme un territoire vécu et laissent voir les difficultés qu'un décideur rencontre face à l'avancée très limitée de la métropolisation politique.

Bibliographie

BÉHAR Daniel, « Le projet du grand Paris peut-il ignorer la question sociale ? », *Esprit*, n° 2009/12, 2009, p. 158-162.

BORJA Simon, COURTY Guillaume et RAMADIER Thierry, « “Mobilité” : la dynamique d'une doxa néolibérale », *Regards sociologiques*, n° 45-46, 2013, p. 5-10.

BOURILLON Florence et FOURCAUT Annie (dir.), *Agrandir Paris. 1860-1970*, Paris, Publications de la Sorbonne/Comité d'histoire de la ville de Paris, 2012.

COLLOVALD Annie, « Identité(s) stratégique(s) », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 73, vol. 1, 1988, p. 29-44.

FLONNEAU Mathieu, HURÉ Maxime et PASSALACQUA Arnaud, « Formes et fonctions de l'idée de soutenabilité dans la mobilité urbaine au XX^e siècle », *Pour Mémoire*, n° 19, 2018, p. 120-131.

GARDON Sébastien (dir.), *Quarante ans de Tramways en France*, Lyon, Libel, 2018.

GILLI Frédéric, *Grand Paris. L'émergence d'une métropole*, Paris, Presses de Sciences Po, 2014.

GRAVIER Jean-François, *Paris et le désert français*, Paris, Le Portulan, 1947.

HECKER Anne, « Le tramway a-t-il guidé la croissance urbaine au XIX^e s. ? L'exemple de Nancy », *Revue géographique de l'Est*, vol. 57, n° 3-4, 2017, en ligne.

JOUBE Bernard, *Les Politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Paris, L'Harmattan, 2003.

LE BART Christian, « Parler en politique », *Mots. Les langages du politique*, n°94, 2000, p. 77-84.

LÓPEZ GALVIZ Carlos, « Suivre les lignes, briser les cercles : le chemin de fer urbain et l'idéal socialiste à Londres et Paris au tournant du XX^e siècle » in FLONNEAU Mathieu, LABORIE Léonard et PASSALACQUA Arnaud (dir.), *Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 103-116.

LÓPEZ GALVIZ Carlos, *Cities, Railways, Modernities. London, Paris, and the Nineteenth Century*, Abingdon, Routledge, 2019.

OFFNER Jean-Marc, « Les “effets structurants” des transports : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, n° 3, vol. 22, 1993, p. 233-242.

PINSON Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Presses de Sciences Po, Paris, 2009.