

L'Etat empochera 60 Mds€ par an avec le supermétro

Selon un rapport de la chambre de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, le Grand Paris Express sera un accélérateur de croissance et générera des retombées fiscales.

Le 6 mars 2013 sera une date historique dans l'histoire du Grand Paris Express. Mercredi, lors d'un discours à la cité Descartes à Noisy-le-Grand, le Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, fera connaître les arbitrages retenus pour ce supermétro francilien dans lequel les élus de tous bords mettent tant d'espoirs : espoirs de développement économique, d'accès à l'emploi, de facilités de déplacement pour les habitants... Mais avec quel financement ? Selon quel calendrier ? Avec quel matériel ?

Les récentes annonces laissent penser à une réalisation étrée dans le temps, avec des tronçons moins prioritaires que d'autres et des lignes allégées (quais et rames réduits, tram-train au lieu de métro). Face à ces incertitudes, la chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Ile-de-France met la pression. Elle a préparé dans l'urgence et en une quinzaine de jours une « évaluation » dont nous révélons les grandes lignes. « Si on n'investit pas les 35 à 40 Mds€ nécessaires au Grand Paris, on va se priver de 60 milliards de recettes fiscales par an à l'horizon 2030 », résume un représentant de la CCI francilienne pour insister sur les vertus nationales d'un tel projet.

■ La ligne rouge et la ligne verte jugées « indispensables »
Pour évaluer l'ampleur des retombées du futur métro automatique, la CCI a misé sur un « scénario médian » avec des « hypothèses raisonnables ». « Le Grand Paris aura des effets d'accélération progressive de



la croissance régionale, qui passera de 1,5 à 2 % par an entre 2015 et 2020, puis de 2 à 2,5 % par an jusqu'en 2030, et au-delà de 3 % ensuite », explique la CCI.

« Si l'économie francilienne croît plus vite, ça favorisera la croissance dans le reste du pays, poursuit-on à la chambre de commerce. En 2030, on arrive à un PIB français de 140 Mds€ plus élevé que si on ne fait pas le Grand Paris. Cette hypothèse est faite sur la base d'un taux de prélèvement obligatoire à 42 %, le niveau d'avant la crise. Cela fait 60 milliards de recettes publiques de plus, au niveau national. Ce qui veut bien dire que les retombées économiques seront nationales. Donc, l'in-

vestissement national pour ce projet est totalement légitime. » Cette évaluation a de quoi rendre optimistes les Franciliens. « La région va être plus attractive, selon la CCI, donc la population va augmenter. On aura tout un tissu productif nouveau qui va émerger, avec les clusters (pôle de compétitivité) et le tissu de la connaissance. Cette économie de demain. » A ce titre, et dans l'éventualité d'un phasage des travaux, la chambre de commerce estime « indispensables » la ligne rouge qui relie La Défense à Roissy — « porte d'entrée du monde vers la France » — et la ligne verte qui passe par Saclay.

CAROLE STERLE

Les artisans du Val-d'Oise plaident pour la liaison vers Roissy

Les responsables de la chambre de métiers et de l'artisanat du Val-d'Oise (CMA 95) ont adopté une motion pour appuyer la construction vers Roissy de la ligne rouge du métro automatique du Grand Paris Express. Selon la CMA 95, « ce projet phare d'aménagement reste déterminant pour le développement économique mais également pour l'accès à l'emploi au sein des ter-

ritoires connaissant des taux de chômage élevés ». La CMA 95 demande d'ailleurs aussi la création de gares dans le Val-d'Oise, notamment sur la zone de l'agglomération Val de France. Ses représentants insistent aussi pour que le surcoût du projet, estimé à 9 Mds€, ne soit pas à la charge des entreprises, « qui ont déjà été sollicitées avec l'augmentation de la cotisation foncière ».

LES CLÉS

200 km. C'est la longueur prévue du futur réseau de métro automatique baptisé Grand Paris Express dans son programme initial. Il comptera 4 lignes principales et 72 gares et a pour objectif de faciliter les déplacements de 11 millions de Franciliens.

2033. C'est la date de fin des travaux sur l'ensemble du réseau selon l'un des derniers scénarios envisagés, soit huit ans plus tard qu'initialement prévu. Reste à savoir si le projet se fera par phases, la grande crainte des élus qui craignent de voir « leur » ligne renvoyée aux calendes grecques.

26 Mds€. C'est le coût estimé de ce projet pharaonique, le « projet de

transport le plus important du monde », aime à dire le président PS du conseil régional, Jean-Paul Huchon. Contre toute attente, c'est moins que le budget initialement prévu. A cette somme pourraient s'ajouter les 7 Mds€ du plan de mobilisation de la région pour améliorer le réseau de transports existant, notamment les RER.

17 contrats de développement territorial ont été programmés le long du futur supermétro (ville durable autour de Noisy-Champs, industries de la création à Plaine Commune, recherche et innovation à Saclay, finance et services à La Défense...). Ils doivent à terme générer des dizaines de milliers d'emplois et 70 000 logements par an autour des futures gares.

Les maires inquiets

« On entend tout et son contraire, on ne sait plus à quel saint se vouer. » Alors que bruissent les rumeurs sur les arbitrages du Premier ministre, les maires des villes de Seine-Saint-Denis (lire témoignages ci-contre) concernées par le futur métro automatique du Grand Paris attendent avec impatience d'être fixés sur leur sort. Enterrée jadis, la concurrence entre la ligne rouge (censée désenclaver à l'est des territoires en difficulté en les reliant aux pôles d'activité économique) et la ligne orange (plus proche de Paris, passant à Aubervilliers et Bobigny) va-t-elle refaire surface ? Le barreau Rosny/Noisy-Champs sera-t-il remplacé par la ligne 11 prolongée ? Les hypothèses évoquées d'une réalisation retardée, d'un métro léger, voire d'un tram sur certaines portions, ont fait frémir les maires, mobilisés autour d'un projet qui doit contribuer à attirer chez eux entreprises et investissements.

GWENAËL BOURDON

« Le T4 ne peut être un lot de consolation »

Xavier Lemoine, maire UMP de Montfermeil

« Ce projet a été contractualisé de manière précise avec les collectivités locales. A vouloir faire des économies sur le type de transport ou un report de calendrier, on va amoindrir la portée économique du Grand Paris. On pinaille pour 10 Mds€, mais 10 Mds€, c'est le chiffre d'affaires annuel du centre commercial O'Parinor d'Aulnay, ce n'est rien quand on sait que ce projet va générer chaque année 60 Mds€ de recettes fiscales ! Il faut faire cette ligne rouge, avec du matériel approprié et vite. Le T4 ne peut pas être un lot de consolation. Le commissaire-enquêteur l'a dit : tramway et supermétro sont complémentaires. Souvenons-nous que lorsque le RER est arrivé dans les champs de patates à Noisy-le-Grand, on a dit : *A quoi ça sert ?* Et aujourd'hui, il est saturé, comme la ligne 14 ! Il faut raisonner sur le long terme et à grande échelle. Le Grand Paris va impacter toutes les villes qui sont à deux heures de TGV de Paris. »

C.S.



(P. V. G. B.)

« Nos enfants iront à Descartes et Pleyel »

Jacques Mahéas, maire PS de Neuilly-sur-Marne

« S'il y avait un choix à faire entre la branche Rosny/Noisy-Champs ou Rosny/Champigny, n'oublions pas que Fontenay-sous-Bois est déjà relié par le RER (A et E). La branche Rosny-Bois-Perrier-Noisy-Champs désenclave Villemombre et Neuilly-sur-Marne. Elle ne peut pas être remplacée par une ligne de métro. A la différence d'un prolongement de la ligne 11 du métro, qui converge vers Paris, la ligne orange, circulaire, de banlieue à banlieue, permettra à nos enfants d'aller à Descartes et aussi de rejoindre, deux fois plus rapidement, le pôle d'emplois de Pleyel. J'ai fédéré tous les maires de cette branche et nous l'avons écrit au Premier ministre. Il faut que l'Etat tienne ses promesses, sinon les contrats de développement territorial ne seront sans doute pas faits. A Neuilly-sur-Marne, on a des centaines d'hectares à disposition, pour 5 000 logements... »

C.S.



(P. V. G. B.)

« Ce sont les délais qui me préoccupent »

Didier Mignot, maire PC du Blanc-Mesnil

« Il n'est pas acceptable qu'on verse des larmes de crocodile sur la Seine-Saint-Denis, qu'on lui fasse bénéficier de toutes sortes de dispositifs exceptionnels... et qu'on l'exclue d'un projet de droit commun, qui est celui du métro automatique. Il faut maintenir le projet en l'état : il y a une urgence à desservir les villes enclavées, il ne faut pas remettre en cause le travail effectué par les communes. Les promoteurs et les investisseurs regardent la ville du Blanc-Mesnil d'un autre œil depuis quelques années. Si on renvoie le métro aux calendes grecques, ils iront mettre leurs billes ailleurs. Ce sont les délais qui me préoccupent. On parlait d'un horizon 2018-2020, puis 2020-2023... Aujourd'hui, lorsqu'on évoque une réalisation du tronçon entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy en 2030, cela veut dire selon moi qu'il sera abandonné. »

G.B.



(P. V. G. B.)