

Grand Paris : 30 milliards pour quoi faire ?

Jean-Pierre Gonguet | 24/04/2013, 12:31 - 1795 mots La Tribune

Alors que le Premier ministre a donné le coup d'envoi aux infrastructures indispensables pour revitaliser l'activité et redynamiser la région capitale, tous les experts mettent en garde sur la question de la gouvernance économique du Grand Paris, qui seule peut amener les emplois. L'investissement, évalué à 30 milliards d'euros, doit en rapporter 73 d'ici à quinze ans, créer 115.000 emplois, augmenter la productivité et accroître la croissance du PIB francilien de 0,2 point par an : c'est l'hypothèse raisonnable des premiers calculs des économistes.

« Mettez trois économistes ensemble, il en sortira quatre théories opposées ». Ce dicton est bien évidemment faux : le fait que tous les économistes le trouvent juste suffit pour le prouver. Mais il a un fond de vérité : sur le Grand Paris, il y a ainsi presque autant de prévisions que d'économistes. La question est pourtant claire : la création d'un réseau de transports reliant les clusters franciliens et les aéroports au sein d'une métropole mondiale peut-elle remodeler l'urbanisation, reconstruire les zones de travail, favoriser la création de nouveaux emplois et redonner à l'Île-de-France la croissance perdue ? Jean-Marc Ayrault le pense. Il a donc mis 30 milliards d'euros sur la table pour les quinze prochaines années. Les économistes, eux, ont pris leurs calembres et entamé une (saine" !) querelle.

Dans la première école de pensée, on trouve ceux qui estiment que le rapport coût-bénéfices sera de toute façon largement en faveur du Grand Paris Express. **Jean-Claude Prager, le directeur des études de la Société du Grand Paris, est leur chef de file.** Jacques-François Thisse, de l'Université de Louvain, l'un des spécialistes mondiaux de l'économie des transports, le soutient. Jean-Claude Prager estime à « 73 le nombre de milliards qui vont au total revenir dans l'économie francilienne. Pour un investissement de 30 milliards, c'est très bien. C'est un taux de rentabilité de 7% ! ».

Commentaires de l'AMUTC

Des milliards qui reviennent ? Ca veut dire quoi exactement ? L'article ne le dira pas !

La densité, un facteur de meilleure productivité

Jean-Claude Prager reconnaît que la prévision n'est quand même pas des plus aisées. « On a du mal à apprécier ce genre de gros projet. Lorsque nous avons construit la Cité des Sciences à La Villette, j'ai entendu mille fois dire que cela ne marcherait jamais. Bien sûr elle a été amortie sur plus longtemps que prévu, mais c'est un immense succès de fréquentation. Idem avec la ligne 14 du métro : beaucoup la voyaient déserte, elle est déjà saturée ».

Commentaires de l'AMUTC

La cité des Sciences « amortie » ? Pouvez-vous préciser votre pensée ? La ligne 14, elle a « rapporté » combien de milliards ? Des investissements utiles, ça ne « rapporte » pas forcément, même quand ça marche !

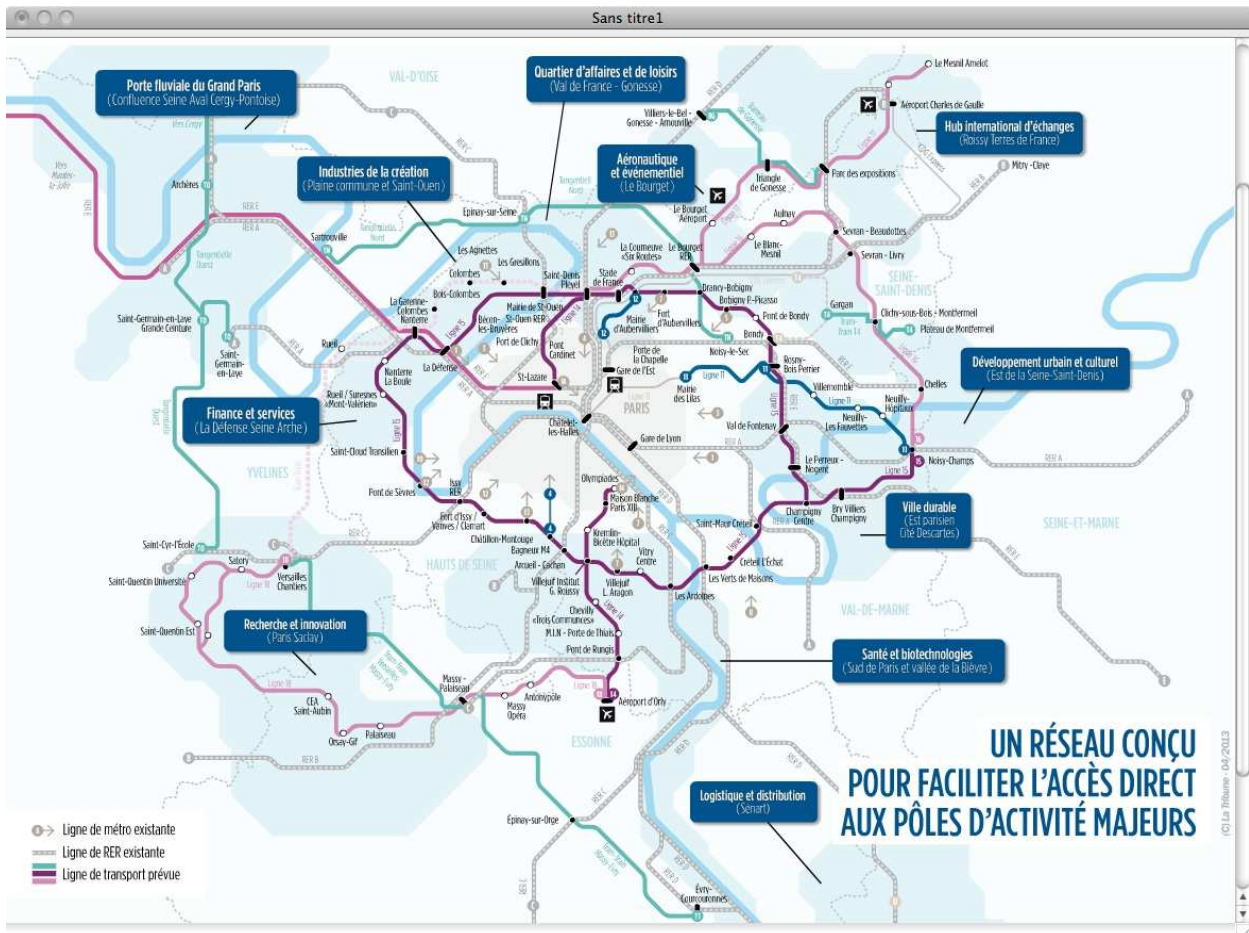
Le Financial Times a ainsi publié il y a quelques semaines un dossier montrant que si les critères actuels du Trésor britannique en matière d'investissements d'infrastructure avaient été appliqués au XIXe siècle, jamais les égouts de Londres n'auraient été construits ! Il est à parier que le baron Haussmann aurait eu les mêmes problèmes. Paul Delouvrier également, si le général de Gaulle ne lui avait pas demandé de construire le RER et les villes nouvelles qui allaient avec, sans s'embarrasser de trop d'études économiques prévisionnelles.

D'ailleurs, les Anglais qui investissent un peu plus de 16 milliards d'euros dans Crossrail, un projet un peu semblable au Grand Paris Express, commencent seulement à évaluer les retombées.

« Les Anglais, depuis 2006, savent apprécier les gains de productivité liés à la facilité des transports et à la spatialisation, continue Jean-Claude Prager. Du coup, les études sur l'impact socio-économique de Crossrail à Londres nous ont amenés à élargir les bénéfices classiques des transports à l'ensemble des dimensions économiques concernées : une telle infrastructure a un effet sur la localisation des emplois et des populations et donc sur la densité des activités et du développement urbain. Et la densification du développement urbain a, elle, un effet sur les coûts d'investissement et de fonctionnement des services publics et sur la consommation de carbone. C'est la raison pour laquelle les options "post Kyoto" recommandent des villes moins étalées. Mais il y a également un effet significatif pour la productivité des entreprises ».

En clair la productivité des entreprises est plus élevée dans une zone dense que dans une zone diffuse. Et le phénomène est encore plus important pour les emplois de haute qualification et dans les grandes métropoles.

Dit autrement : si les emplois actuels de l'Île-de-France étaient étalés sur l'ensemble de son aire géographique, la productivité d'ensemble et le niveau de revenu par habitant seraient plus faibles, à cause de cet « effet d'agglomération ».



Ce phénomène de spatialisation est donc essentiel avec ce Grand Paris et ses transports nouveaux qui vont concentrer l'habitat et l'emploi autour des gares et dans les clusters (voir carte) : les Anglais, encore eux, viennent ainsi de montrer qu'une amélioration de 10 % de l'accessibilité entraînait une augmentation de 3% du nombre des entreprises et des emplois dans un rayon de 30 km autour de la gare concernée. C'est toute la logique du Grand Paris Express.

Commentaires de l'AMUTC

Les études classiques de rentabilité « sociale » des investissements sont déjà très fragiles (notamment en heures de trajet économisées). La mesure de l'attractivité future d'un site relève, elle, de la pure spéculation. Dans tous les cas cela ne fait pas rentrer un sou dans les caisses de la région et du STIF... bien au contraire (déficit d'exploitation aggravé).

Reste un dernier critère à prendre en compte : le même travailleur avec la même formation dans la même entreprise est, au bout de vingt ans, 20 %, 30 % ou 50 % plus productif à Paris que dans une ville moyenne de province.

La concentration et son précieux « effet sauna »

Car les travailleurs sont comme les entreprises : plus ils sont concentrés, plus ils sont productifs. En vertu de ce principe, les Anglais ont concentré tous leurs investissements sur la City et le quartier d'affaires de Canary Wharf. Certains appellent cela l'« effet sauna » ; Gérard Collomb à Lyon parle, lui, de l'« effet cafétéria ». C'est la même chose : un chercheur, un banquier, un chef d'entreprise, s'il sort de son bureau pour aller prendre un sandwich, se retrouve dans la rue avec ses pairs : l'information circule, la productivité augmente.

Tous les chefs d'entreprise savent que cela joue sur 500 mètres, guère plus. C'est d'ailleurs pour cela que La Défense ne s'étendra jamais vraiment loin de son esplanade, la productivité chuterait dangereusement...

Commentaires de l'AMUTC

Personne ne nie l'intérêt de créer des pôles. C'est le moteur du développement urbain. En revanche on peut s'interroger sur le nombre et la localisation de ces pôles. La carte laisse deviner le grave déséquilibre entre l'Est et l'Ouest (et un peu le nord). En fait elle le masque car la carte ne mentionne pas le pôle principal (Paris) et elle ne dit pas que les pôles situés à l'Est sont de petits pôles.

Sur ces bases-là, la direction des études du Grand Paris arrive à plusieurs hypothèses, dont une, moyenne, est considérée comme la plus réaliste : le Grand Paris Express (GPE) devrait entraîner la création de 115.000 emplois stables. Lors de l'achèvement du GPE aux alentours de 2035, ce seront 115.000 emplois qui se seront ajoutés aux 700.000 que la croissance du PIB francilien allait, de toute façon, selon l'INSEE, créer pour la même date.

Commentaires de l'AMUTC

La SGP osera-t-elle publier ces « études » auquel le journaliste semble avoir eu accès ? Les occasions de se divertir sont rares... On ne trouve rien sur son site...

Dans ce chiffre ne sont bien entendu comptés ni les emplois directs et indirects induits par les chantiers de construction du réseau (230.000 emplois d'ici la fin des travaux selon les prévisions du Conseil régional d'Île de France), ni les projets spécifiques d'implantation. Plus notable : près de 50.000 de ces 115 000 emplois supplémentaires seront des emplois « étrangers », des emplois liés à l'implantation d'entreprises étrangères. C'est la deuxième logique tout aussi essentielle du GPE : Paris est une ville-monde et doit aller chercher des emplois de ville-monde.

Commentaires de l'AMUTC

De quoi parle-t-on. Sans doute du nombre de personnes qui auront été employées sur le chantier au fil des ans ? Cela ferait peine 15 000 par an en moyenne ! De l'art de gonfler les chiffres ! Pour mémoire, 230 000 emplois c'est au moins 7 milliards, plutôt dix...Dépenser crée toujours de l'emploi. Belle découverte !

Il y a pourtant une autre école de pensée, toute aussi pertinente mais plus méfiante : on y trouve des économistes comme Rémy Prud'homme, Jean-Pierre Orfeuil ou l'urbaniste Marc Wiel. « Nous pensons, estiment Jean-Pierre Orfeuil et Marc Wiel, que l'on fait la part trop belle au rail. On pêche par optimisme sur la capacité du rail d'impulser du développement économique, on poursuit également la vieille chimère de l'unification du bassin d'emploi liée aux gares, et on persiste à ne pas articuler urbanisme et transports sans contribuer à la réduction de l'usage excessif de l'automobile ».

Pour eux la structuration de l'espace par les modes de transport est une douce illusion" ; la manière dont les autorités publiques se sont régulièrement « plantées » depuis des années sur les prévisions de trafic et le recours à l'automobile pourraient les inciter à plus de sagesse.

La course poursuite logement/transports

Aucun d'entre eux ne remet en cause la nécessité pour une ville-monde d'aller concurrencer Londres ou Francfort pour ramener entreprises et emplois en Île-de-France. Mais Rémy Prud'homme, qui adore travailler sur le « mythe des investissements d'avenir » a remarqué que les pays qui ont le plus investi depuis 2000 dans les infrastructures de transports (par rapport au PIB médian) sont dans l'ordre le Portugal, la Grèce, l'Espagne et l'Italie ! Quatre pays qui ont investi dans les infrastructures de transports pour retrouver de la croissance. De même, aucun de ces trois économistes n'arrive à comprendre pourquoi, comme le note Rémy Prud'homme, « le rail ce serait forcément bien et la voiture forcément mal ». « Nous avons un énorme avantage sur Londres ou Bombay, c'est justement notre maillage actuel de transports collectifs. La productivité de l'Île-de-France a toujours été forte à cause de ce réseau. Il ne faut pas forcément tout chambouler mais l'améliorer l'existant, c'est la priorité. À quoi cela sert d'avoir une ville-monde quand, de Roissy, vous faites venir les investisseurs dans ce pathétique RER B ? Ils ont envie de fuir ! » Jean-Pierre Orfeuil et Marc Wiel le montrent de manière un peu plus iconoclaste dans une étude à paraître, où il apparaît que la saturation des lignes de métro correspond, pour une très grande partie, aux migrations des classes moyennes.

Commentaires de l'AMUTC

Retour sur terre ! L'important c'est de faire fonctionner le réseau actuel et de mieux le mailler grâce à la rocade bouclée. Et aussi de travailler à optimiser l'implantation des logements par rapport aux emplois. Un peu d'aménagement serait bien utile. On pourrait, par exemple, faire un schéma directeur pour rapprocher emplois et logements...

C'est le coût du mètre carré de logement qui engorge les transports : les classes moyennes vont là où les prix leur sont accessibles et la saturation des lignes qui en découle est plus liée à la crise immobilière qu'à la structuration du marché du travail. Ils en concluent que si la politique des transports publics veut absolument s'adapter à l'évolution du mètre carré, elle ne sera jamais assez réactive et n'y survivra pas.

Commentaires de l'AMUTC

Tout à fait exact. Le remède alimente le mal au lieu de le guérir !

Faire émerger une communauté économique

Il y a enfin l'école des pragmatiques. Ceux qui estiment que la non-réalisation du Grand Paris serait une sorte de suicide économique. Ceux qui ont compris que l'idée même du Grand Paris était une révolution copernicienne et que, quoique qu'on en pense, il fallait suivre.

Commentaires de l'AMUTC

Copernicienne ? Quelle modestie ! Quand on voit ce projet tellement bien pensé, où chaque euro dépensé est tellement utile ! Christian Blanc au Panthéon ! Tout de suite !

Frédéric Gilli serait plutôt de cette troisième école. Économiste, spécialiste de géographie urbaine, il estime que « le discours qui est tenu est peut-être plus important que les lignes de métro elles-mêmes : il est dans la fluidification du circuit régional, dans la mobilisation des PME, dans l'ingéniosité des ETI qui vont nourrir l'attractivité du territoire. Faire venir de grands groupes industriels c'est bien, mais cela ne tire pas forcément la croissance. L'important, c'est le maillage du territoire et les 70 nouvelles gares. Mais c'est surtout la manière dont une communauté économique va se créer et les entreprises se parler entre elles ».

Les transports sont nécessaires, vitaux même pour certaines villes mais, dit Gilli, « le volet territorial qui va avec n'existe pas encore. Des leviers dont l'économie a besoin manquent encore. La plupart des maires d'Île-de-France ne connaissent même pas les acteurs économiques de leurs villes, personne ne les fait exister : le patron d'une PME de 500 personnes en Île-de-France, il n'existe pas ! En province, si. C'est un notable important. Là, il faut que le territoire francilien apprenne à se mettre au service des entreprises, ce qui n'est vraiment pas fait partout : la région est extrêmement innovante, mais les entrepreneurs, les chercheurs ne sont souvent pas en prise directe avec le marché, il y a trop peu de relais locaux pour les aider. L'enjeu est de taille : le Grand Paris, c'est potentiellement 0,2 point de croissance par an en Île-de-France ». Si l'effort d'infrastructure est accompagné.