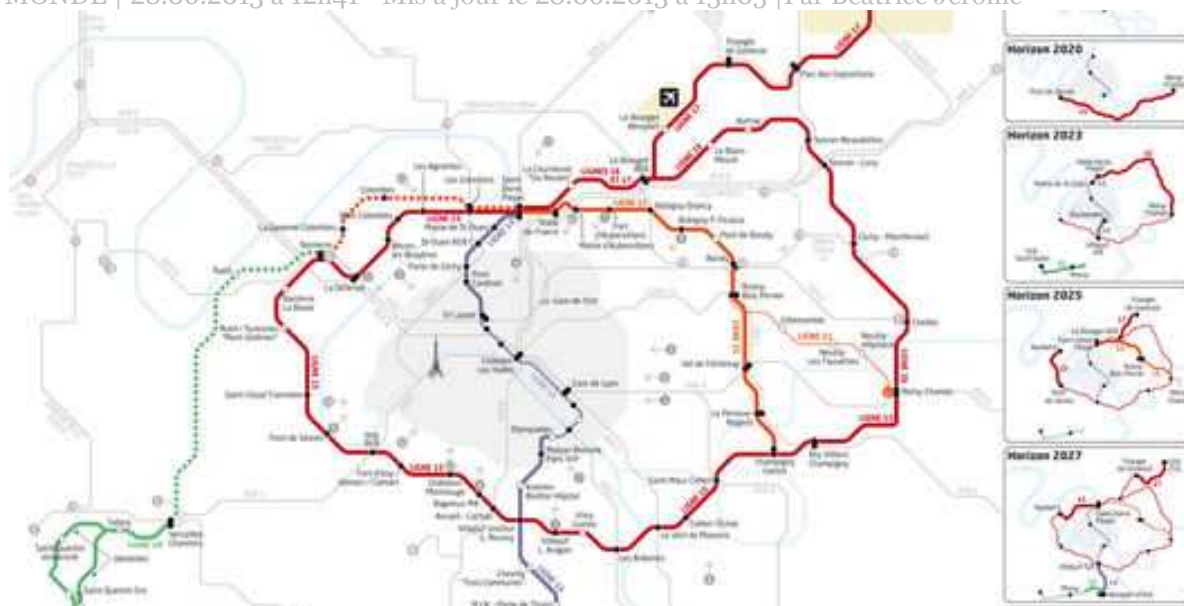


L'impact économique du futur Grand Paris Express remis en cause

LE MONDE | 28.06.2013 à 12h41 • Mis à jour le 28.06.2013 à 13h05 | Par Béatrice Jérôme



Miracle ou mirage économique ? Le futur métro du Grand Paris sera le moteur de la "croissance" de l'Île-de-France et "de notre pays", a assuré Jean-Marc Ayrault, le 6 mars, pour justifier le financement, estimé par le gouvernement à 30 milliards d'euros, de ce chantier colossal.

La Société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage du futur métro de 200 km, estime qu'il va créer 115 000 emplois et générer 67,6 milliards d'euros de retombées économiques. [Ce scénario prometteur est pourtant battu en brèche par la direction générale du Trésor, qui estime, dans une note confidentielle que Le Monde s'est procurée, que le projet "dans son ensemble n'est pas rentable".](#)

L'évaluation initiale de la Société du Grand Paris Pour la SGP, aucun doute : "Cet investissement est un des plus rentables de ce début de siècle", assure son directeur des études économiques, Jean-Claude Prager. La desserte rapide, qui doit rouler à partir de 2017, incitera, selon lui, les investisseurs étrangers à s'implanter davantage en France. Des entreprises de province s'installeront dans l'agglomération parisienne. 115 000 nouveaux emplois seront ainsi créés en cinquante ans, selon l'étude de la SGP. Ce qui générera 12,2 milliards d'euros de richesses supplémentaires pour l'Île-de-France.

REDISTRIBUTION SPATIALE DES ACTIVITÉS

La SGP estime que le métro va accroître la productivité des emplois et des entreprises. Les salariés sont réputés plus performants lorsqu'ils évoluent dans un tissu urbain dense. Or les futures gares du métro situées dans l'agglomération concentreront autour d'elles logements et bureaux. Cette redistribution spatiale des activités dégagera, selon la SGP, un surplus de valeur ajoutée de 12 milliards d'euros.

La densification urbaine permettra de regrouper et de mutualiser les services publics. Ce qui engendrera une économie pour l'Etat de 7 milliards d'euros. La préservation des espaces verts grâce à la lutte contre l'étalement urbain donnera une valeur plus grande aux terrains bâtis.

La SGP conclut que les avantages du projet – 67,6 milliards d'euros – seront nettement supérieurs à son coût, sur cinquante ans. L'investissement, le renouvellement du matériel et l'exploitation du réseau coûteront, sur la même période, 37,9 milliards d'euros, estime le maître d'ouvrage. Un "comité scientifique", chargé par la SGP d'évaluer son étude, juge "raisonnablement prudente" cette "valorisation" du futur métro.

DÉPENSE SUPÉRIEURE AUX BÉNÉFICES

Le chiffrage plus pessimiste du Trésor La direction du Trésor réfute la méthode de la SGP. Il n'existe aucune étude scientifique qui permette de dégager des "conclusions claires et robustes" sur l'impact économique des infrastructures, indique la note des services de Bercy, réalisée en 2012. "L'hypothèse de la SGP" d'une "rupture dans l'évolution de la population et de l'emploi en Île-de-France est peu réaliste", estime le Trésor.

A ses yeux, seuls les effets induits par les gains de temps pour les usagers du futur métro peuvent être scientifiquement quantifiés. Ces avantages n'excèdent pas 32 milliards d'euros. Le Trésor estime, en revanche, que le coût du projet, compte tenu de "la dérive" attendue des charges, s'élèvera à 41,7 milliards d'euros. La dépense sera donc supérieure au bénéfice global escompté. "Le projet n'est pas rentable", en déduit le Trésor. La conclusion de cette note n'a toutefois pas été reprise par le ministère de l'économie.

L'avis prudent du commissariat à l'investissement Le Commissariat général à l'investissement (CGI), présidé par Louis Gallois, a rendu, en février, un troisième avis au gouvernement. Dans cette note que *Le Monde* s'est également procurée, le CGI juge sérieuse l'analyse de la SGP. Il salue son "*caractère novateur*" qui intègre des indicateurs non retenus jusqu'ici dans les études "*classiques*". Mais il n'a pas produit – "*compte tenu des délais impartis*", précise-t-il – une contre-expertise qui permette de vérifier les hypothèses de création d'emplois de la SGP.

Il se contente d'insister sur les "*précautions*" à prendre dans leur chiffrage, dues à "*l'absence de consensus scientifique*" sur "*l'évaluation des effets économiques*". Le CGI rappelle surtout que les réalisations des "*hypothèses d'emploi et de population*" sont "*indissolublement liées aux politiques de logement*". La SGP a calculé les prévisions de trafic du métro à partir d'un scénario de hausse de la population de 1,4 million entre 2005 et 2030. Accueillir ces nouveaux habitants suppose de produire 70 000 logements par an. Un coût non évalué par les experts à ce jour.

Commentaires de l'AMUTC

La population de l'Ile-de-France n'a pas attendu la SGP pour croître, en dépit d'un solde migratoire négatif ! La construction de logements n'y est pas nulle ! Attribuer au GPE tous les gains de productivité liés à la croissance de la population n'est pas vraiment sérieux...

La seule démarche scientifique sérieuse consiste à comparer des scénarios, par exemple :

- Scénario de base : pas de Grand Paris
- Scénario 2 : on rajoute la ligne 15
- Scénario 3 : on rajoute la ligne 16

Il faut enfin tenir compte du coût de fonctionnement du réseau et du coût de construction des logements supplémentaires...