

Grand Paris: durant les débats, les travaux continuent

LE MONDE ECONOMIE | 27.10.2014 à 16h14 • Mis à jour le 27.10.2014 à 16h38 | Par **Philippe Escande**



C'est ce qu'on appelle un mauvais timing de communication. Quelques jours à peine après que Manuel Valls eut annoncé, ronflant, qu'il entendait accélérer le calendrier des travaux du Grand Paris, la RATP devait reconnaître que la prolongation de la ligne 14, pièce importante du dispositif, serait repoussée à la mi-2019. Deux ans de retard.

Comme tous les projets fous, celui du Grand Paris, qui consiste à créer trois nouveaux anneaux de métro autour de Paris, soit 200 kilomètres de voies ferrées et 69 gares, arrivera plus tard et coûtera plus cher. Comme le tunnel sous la Manche, le nucléaire ou le programme TGV, il n'échappera pas à la malédiction du « facteur pi ».

75 MILLIARDS D'EUROS D'ACCROISSEMENT DU PIB

Une infrastructure de cet ordre coûte au final trois fois le prix prévu initialement. Pour l'instant l'investissement est annoncé pour 25 à 30 milliards d'euros. Prenons les paris d'un dérapage progressif dans le temps et dans les moyens. Mais le coup est parti et les projections actuelles assurent que le Grand Paris devrait créer près de 75 milliards d'euros d'accroissement du produit intérieur brut, c'est-à-dire de richesses supplémentaires, chaque année à la région.

Lire aussi : Quand Paris rêve Grand

Si Paris rêve de grandeur depuis plus de mille ans, voilà déjà deux siècles qu'elle se sent à l'étroit dans ses murs, cette Ville Lumière qui voudrait bien devenir, elle aussi, une ville monde. Car on n'a pas trouvé mieux jusqu'à présent que la ville, ses contacts, ses échanges, sa densité, pour créer de la prospérité.

Sept siècles après Venise, des cités isolées, comme Singapour, rivalisent avec les nations les plus vastes du monde. D'ailleurs, rappelons-le, l'Île-de-France, qui rassemble moins d'un cinquième de la population française, produit presque un tiers de la richesse nationale. On comprend qu'elle concentre aussi les luttes de pouvoir les plus âpres.

BATAILLE SUR DEUX FRONTS

Heureusement, la bataille de Paris s'est toujours déroulée sur deux fronts : le politique et l'administratif. C'est le génie français. Les joutes se poursuivent dans les assemblées, mais les tunneliers avancent.

Lire aussi : Le projet de Grand Paris va-t-il terrasser la crise du logement ?

En dépit du chaos qui a entouré la naissance du Grand Paris en 2007, les travaux commencent. Et si la ligne 14 peine à franchir le périphérique, ce n'est pas en raison de l'opposition des élus mais parce que les constructeurs, dans leur progression, rencontrent d'autres bâtisseurs, qui posent ou entretiennent le réseau inextricable de canalisations qui fait battre le cœur d'une ville.

Au final, le Grand Paris ne sera pas un rêve homogène d'architecte comme l'ont été les villes nouvelles des années 1970. Mais la mise à disposition d'une infrastructure de communication immense qui, pour une fois, ne cherchera pas à sauter par-dessus les banlieues rouges de Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne) ou de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis), et constituera une ossature décentralisée au service des collectivités locales, des universités et des initiatives privées. Faut-il vraiment s'en plaindre ?

■ **Philippe Escande** Journaliste au Monde

Quand Paris rêve Grand

LE MONDE ECONOMIE | 27.10.2014 à 15h43 • Mis à jour le 27.10.2014 à 16h45 | Par Isabelle Rey-Lefebvre et Jérôme Porier



Le Grand Paris va-t-il sortir l'économie française de l'ornière ? Alors que les dernières statistiques de l'Insee ont confirmé que la hausse du produit intérieur brut ne dépasserait pas 0,4 % en 2014, Manuel Valls a annoncé, le 13 octobre, la mobilisation de nouveaux crédits pour accélérer un chantier qui menaçait de s'enliser, miné par l'opposition de nombreux élus locaux.

« En ces temps de disette budgétaire, le geste est fort, preuve que le Grand Paris est perçu par l'exécutif comme l'un des rares leviers capables d'accélérer la croissance et de créer des emplois », confie un économiste proche du gouvernement. « Jamais depuis la construction du RER et des villes nouvelles dans les années 1970, un projet d'aménagement du territoire aussi ambitieux n'avait été entrepris en France », commente Jacques-François Thisse, à la tête du Conseil scientifique des économistes de la Société du Grand Paris (SGP), l'entreprise publique créée en 2010 pour concevoir et réaliser le nouveau métro qui constitue l'âme du projet.

Lire aussi : Grand Paris: durant les débats, les travaux continuent

Le premier ministre a confirmé un engagement de 1,4 milliard d'euros pour les transports en Ile-de-France sur la période 2015-2020. Dès 2015, 140 millions d'euros viendront compléter le financement des trois lignes du Grand Paris Express (GPE), le métro en rocade qui desservira la future Métropole du Grand Paris.

Avec 69 nouvelles gares et 200 km de voie rapide, cette double boucle de métro automatique sera la colonne vertébrale d'une agglomération qui regroupera 124 communes et 6,7 millions d'habitants. Le nouveau plan de route prévoit le raccordement des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle, d'Orly et du plateau de Saclay dès 2024, avec trois ans d'avance sur le calendrier initial. Un coup d'accélérateur qui doit permettre à la France de postuler à l'organisation de l'Exposition universelle de 2025.

Lancé en 2008 par Christian Blanc sur ordre de Nicolas Sarkozy, ce projet changera la vie des 2 millions de voyageurs qui utiliseront chaque jour le nouveau métro.

L'ambition du projet est aussi de rééquilibrer le marché du logement en Ile-de-France. Manuel Valls a réaffirmé l'objectif de construire 70 000 logements par an dans la région. « En prenant un rayon de 400 m autour des 69 gares qui vont être construites, ce qui correspond aux territoires que nous allons aménager avec les maires des communes concernées et les promoteurs immobiliers, on arrive à 138 km², une surface supérieure à celle de Paris intra-muros », s'enthousiasme Philippe Yvin, président du directoire de la SGP.

UNE FACTURE DE 25,5 MILLIARDS D'EUROS

La réalisation du métro rapide devrait coûter 22,6 milliards. « Avec les autres chantiers d'amélioration des transports en Ile-de-France et le coût des interconnexions avec le réseau actuel, la facture atteindra 25,5 milliards », poursuit M. Yvin.

Pour financer ce chantier, la SGP recevra chaque année plus de 500 millions de recettes fiscales. La taxe locale sur les bureaux (TLB) en Ile-de-France devrait rapporter plus de 350 millions dès 2014. Elle sera complétée par d'autres prélèvements, notamment une part de la taxe sur le matériel roulant exploité par la RATP. Si nécessaire, l'Etat apportera un soutien à hauteur de 1 milliard à partir de 2015.

Quant aux 140 millions d'euros qui viennent d'être débloqués, ils proviendront soit d'une augmentation de la taxe spéciale d'équipement (TSE) qui pèse sur les ménages et les entreprises franciliens, soit d'une hausse de la fiscalité des entreprises qui disposent de parkings. Dans trois ou quatre ans, au moment du démarrage des travaux, la SGP émettra des obligations à long terme, qui seront remboursées grâce aux recettes fiscales, aux taxes, aux redevances d'usage qui seront versées par les exploitants (péages) et à des recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation des gares (publicité, commerce, etc.).

Lire aussi : Le projet de Grand Paris va-t-il terrasser la crise du logement ?

Quel sera l'impact économique de ce gigantesque chantier ? Les études sur le sujet sont rares. « *On peut prévoir les conséquences du prolongement d'une ligne de métro*, explique M. Thisse, *mais un choc de cette ampleur va modifier profondément la structure des transports en Ile-de-France, et il est très difficile de savoir où les entreprises vont s'implanter, où les familles vont déménager...* »

Le Conseil scientifique des économistes de la SGP s'est néanmoins attelé à la tâche. Son scénario « raisonnable » prévoit une augmentation du PIB francilien (près de 635 milliards en 2013) de 73,5 milliards et 115 000 créations d'emplois entre 2015 et 2030.

Datant de 2013, ces prévisions ont été validées par une contre-expertise réalisée à la demande du Commissariat général à l'investissement en juin. Plus du tiers de la création de valeur proviendrait des gains de temps pour les usagers, tandis que l'amélioration de la ponctualité et du confort des trains procureraient un gain additionnel de 5 milliards d'euros. Les effets positifs sur l'environnement sont évalués à 10 milliards. Le solde proviendrait des « effets d'agglomération », plus difficiles à estimer.

POULE AUX OEUF D'OR

Depuis les années 1990, on sait que l'augmentation de la densité urbaine a un impact positif sur la croissance économique. « *La productivité d'une agglomération dépend de la taille effective de son marché du travail, c'est-à-dire de la quantité d'emplois à laquelle la population peut accéder en moins de 45 minutes*, explique Laurent Davezies, professeur au CNAM. *Depuis vingt ans, la situation des transports s'est dégradée en Ile-de-France. Si on améliore leur fluidité, on améliore la productivité de l'économie* ». Une vision partagée par Jean-Luc Biacabe, directeur des politiques économiques à la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Ile-de-France, qui a calculé ce que coûterait de renoncer au projet : « *Cela amputerait le PIB français d'au moins 144 milliards à l'horizon 2030*, dit-il. *Sur la base d'un taux de prélèvement obligatoire de 42,5 %, cela impliquerait un manque à gagner de 61 milliards pour les finances publiques à cet horizon.* » Un montant qu'il rapporte à l'estimation du coût total de l'infrastructure, soit une trentaine de milliards d'euros.

« *A cette aune, le Grand Paris, avec 1 à 2 milliards d'investissements publics par an pendant vingt ans, représente moins de 0,3 % du PIB annuel francilien* », complète-t-il. Un regain de croissance en Ile-de-France bénéficierait-il à l'ensemble du pays ? M. Davezies en est persuadé : « *Environ 10 % de la richesse produite chaque année en Ile-de-France part en province, notamment par le mécanisme des transferts sociaux. Cela représente 65 milliards d'euros. L'Ile-de-France est une poule aux œufs d'or pour les autres régions !* »

L'Etablissement public d'aménagement (EPA) de la Plaine de France a publié une étude montrant que 120 000 à 130 000 emplois pourraient être créés sur son territoire dans les quinze ans à venir, essentiellement entre les aéroports de Roissy et du Bourget.

Lire aussi : A Gonesse, EuropaCity affole les compteurs

Si le transport et le BTP seront les principaux pourvoyeurs d'emplois, de nombreux jobs seront aussi créés dans les services (commerce, hôtellerie, éducation...) en raison de l'augmentation de la densité urbaine. A l'emplacement des anciennes usines Peugeot, à Aulnay-sous-Bois, un centre de maintenance du métro emploiera 350 personnes.

A Gonesse, un quartier d'affaires verra le jour à huit minutes en métro de Roissy, tout près d'EuropaCity, un projet extrêmement ambitieux développé par Auchan associant centres commerciaux, culture et loisirs. Les emplois créés profiteront-ils aux habitants du 9-3 ? « *Les attentes des entreprises vont se renforcer, à la fois en termes de compétences et de niveaux de qualification. Néanmoins, les filières resteront accessibles aux personnes peu qualifiées* », promet Damien Robert, directeur de l'EPA Plaine de France.

UNE VITRINE INCOMPARABLE

Quels secteurs économiques vont le plus profiter du Grand Paris ? A court terme, les principaux bénéficiaires seront les acteurs du BTP. Les travaux induits (aménagement urbain, raccordements des routes, construction de bureaux, de logements et de commerces autour des gares...) devraient représenter un coût équivalent à celui du GPE, soit une trentaine de milliards d'euros. Les trois géants français du BTP (Vinci, Bouygues et Eiffage) devraient se partager l'essentiel du gâteau. Les premiers appels d'offres, ceux de la ligne 15, se dérouleront entre fin 2015 et début 2016.

« *Nous estimons que le Grand Paris devrait générer pour nous un chiffre d'affaires de plusieurs centaines de millions d'euros par an*, annonce Jérôme Stubler, directeur général de Vinci construction. *Nous prévoyons entre 5 000 et 10 000 embauches sur une quinzaine d'années à partir de la fin 2016, sans compter la construction du réseau de fibre optique et des data centers.* »

Pour la construction du matériel roulant et de la signalisation, Alstom, fournisseur habituel de la SNCF et de la RATP, semble bien placé, mais ne se risque pas à faire des prévisions. « *Le Grand Paris va nous permettre d'investir pour développer une nouvelle plate-forme technologique. Ce type de chantier est une vitrine incomparable pour montrer notre savoir-faire et décrocher des contrats à l'international* », assure Ana Giros, présidente d'Alstom transport France.

La viabilité économique du Grand Paris passe par la création de bureaux en proche banlieue, et même en deuxième couronne puisqu'un centre d'affaires est prévu à Gonesse, près de Roissy. Certes, cette migration des entreprises vers la banlieue est déjà ancienne, mais les nouvelles lignes de métro 15,16 et 17, vont irriguer ces pôles et les relier entre eux, à la Défense et aux aéroports.

Toutefois, pour convaincre entreprises et investisseurs, dont l'horizon est beaucoup plus court que le temps de l'urbanisme, de s'intéresser à de nouveaux sites, il faut des certitudes. « *Outre les indispensables transports, les entreprises ont besoin d'une taille critique avec un parc de bureaux de 500 000 m² minimum, car elles n'aiment pas être isolées,* analyse Virginie Houzé, directrice des études chez JLL. *Il faut aussi des commerces, des logements pour que le quartier vive.* »

A plus long terme, beaucoup d'espoirs reposent sur la création de pôles de compétitivité (les « *clusters* »), qui regroupent sur un territoire des entreprises, publiques ou privées, appartenant à un même secteur d'activité. Ce concept repose sur l'idée que l'accumulation de savoir-faire provoque un effet boulet de neige, les entreprises s'installant là où elles sont sûres de trouver de la matière grise. Le plus ambitieux est le Campus Paris-Saclay, consacré à la recherche scientifique.

A Vitry, un écosystème réservé aux sciences de la vie pourrait voir le jour autour d'une usine de Sanofi dédiée aux biotechnologies, qui emploie déjà 2 000 personnes. Au total, une dizaine de *clusters* parsèmeront l'Ile-de-France. « *Mais tous ces projets ne réussiront pas, estime M. Thisse. Pour certains clusters, la mayonnaise prendra, mais pas pour tous. On peut créer des infrastructures, mais au final, ce sont les entreprises qui décident.* »

▪ **Isabelle Rey-Lefebvre** Journaliste au Monde

▪ **Jérôme Porier** Journaliste au Monde

Le projet de Grand Paris va-t-il terrasser la crise du logement ?

LE MONDE ECONOMIE | 27.10.2014 à 15h49 • Mis à jour le 27.10.2014 à 16h28 | Par **Isabelle Rey-Lefebvre**



La difficulté de se loger, en Ile-de-France, pénalise toute la région. Elle entrave son dynamisme économique et oblige les Franciliens à habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail, passant désormais une heure vingt minutes, en moyenne, par jour, dans les transports.

L'objectif fixé par la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, en accord avec celui du Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 2013, est de construire 70 000 nouveaux logements, par an, d'ici à 2030, alors que la production, depuis 1991, ne dépasse pas 40 000. « *Le chiffre de 70 000 fait consensus entre l'Etat et la Région, entre la gauche et la droite* », observe Thierry Lajoie, PDG de l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP). Pourquoi n'a-t-il

jamais été atteint ? La clé est entre les mains des maires, qui délivrent les permis de construire. Mais, sensibles à l'avis de leurs électeurs, ils sont réticents à le faire.

Lire aussi : Quand Paris rêve Grand

L'adage « *maire bâtisseur, maire battu* » s'est encore vérifié lors des dernières élections municipales. « *Construire en zone dense est plus difficile et plus coûteux qu'aménager une ancienne zone agricole. Surtout, il faut accueillir des nouveaux habitants qui réclameront, à juste titre, des écoles, des crèches, ce qui peut devenir une charge insupportable pour les communes*, reconnaît M. Lajoie. *Nous devons promouvoir des opérations d'une densité bien dosée, entre 150 et 250 logements par hectare, qui s'équilibrent et financent leurs équipements publics* », suggère-t-il.

Le Grand Paris devrait permettre de lever un certain nombre d'obstacles. La loi dote la Société du Grand Paris (SGP) d'un pouvoir d'intervention, ou de substitution à un éventuel maire récalcitrant, pour construire des logements bien desservis et à prix accessible dans un périmètre de 400 m autour des 69 futures gares du métro Grand Paris Express.

L'Etat investit entre 25 et 30 milliards d'euros dans ce réseau, il entend bien réclamer aux communes desservies l'effort nécessaire en matière de logement. « *Au-dessus des gares, nous édifierons des immeubles de plusieurs étages* », s'engage Philippe Yvin, président du directoire de la SGP.

« DES PÉNALITÉS RÉINVESTIES »

Puisque le foncier est le nerf de la guerre, un grand établissement public foncier (Grand EPF), issu de la fusion de quatre EPF existants, les trois départementaux et celui d'Ile-de-France, sera créé dès 2015 pour acquérir des terrains, les rendre constructibles et les revendre aux aménageurs et promoteurs. « *Nous retrouvons la volonté de faire des réserves foncières, qui a fait le succès des villes nouvelles et empêché les prix de monter, en les régulant* », se félicite Gilles Bouvelot, qui dirige l'EPF IDF, probable pilote du nouvel établissement.

Le Grand EPF pourra mobiliser 300 millions par an pour construire 9 000 à 12 000 logements, dont la moitié de logements sociaux. Il perçoit, pour cela, une fraction de la taxe spéciale d'équipement, que les ménages acquittent, depuis 2007, avec leurs impôts locaux, et engrange les pénalités versées par les communes qui n'atteignent pas leur quota de logements sociaux, cagnotte de 3 millions d'euros qui pourrait doubler.

« *Ces pénalités seront réinvesties dans le logement social* », assure M. Bouvelot. L'EPF IDF a déjà, depuis 2007, acquis les terrains des 154 communes qui le mandataient et c'est grâce à leur revente qu'il finance de nouveaux achats.

Le second levier d'action est de confier le pouvoir d'urbanisme et de délivrance des permis à une instance supra-communale qui reste à définir. La loi de 2010 avait prévu de le déléguer à la Métropole, qui inclut Paris et les 123 communes des trois départements limitrophes, mais la fronde des grands élus a conduit le gouvernement à un compromis : certaines compétences seront dévolues à des territoires de taille intermédiaire (300 000 habitants).

Le 13 octobre, le premier ministre, Manuel Valls, annonçait que l'Etat prendra la main dans une vingtaine de sites majeurs, grâce à une opération d'intérêt national (OIN). Cinq sites prioritaires sont déjà définis.

■ **Isabelle Rey-Lefebvre** Journaliste au Monde