

Le Grand Paris Express, relais de croissance

Selon une étude, le métro francilien devrait générer 4 milliards d'euros d'activité en plus par an dans la région

Les chiffres sont lâchés. « D'un coût de 24,7 milliards d'euros, le Grand Paris Express [GPE] devrait permettre la construction de 15 000 logements par an et devrait générer, à terme, plus de 4 milliards d'euros de produit intérieur brut [PIB] supplémentaires par an pour la région Ile-de-France », assure Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP).

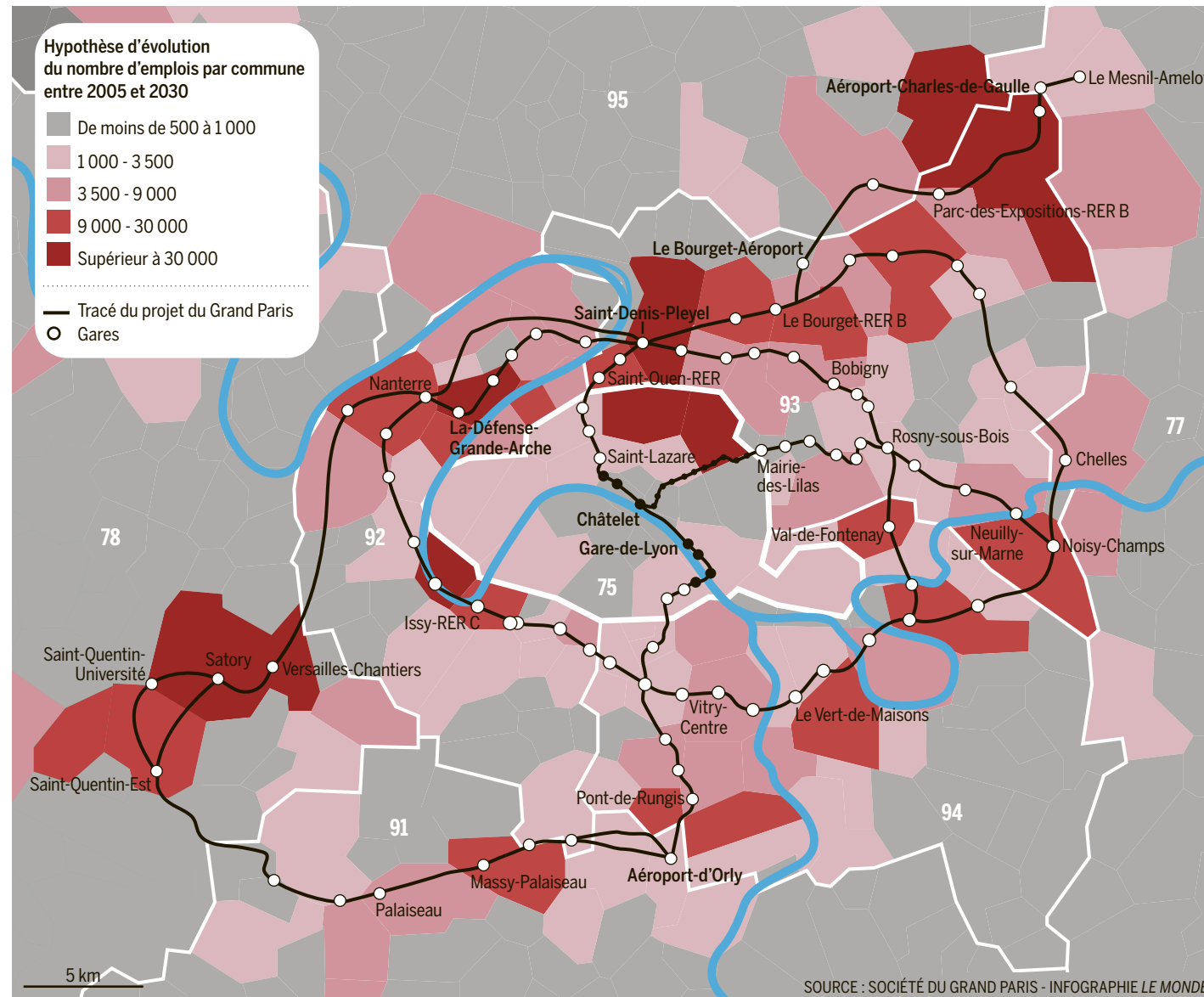
Entreprise publique créée en 2010 pour concevoir et réaliser la double boucle de métro qui constitue l'épine dorsale du Grand Paris, la SGP a présenté, mardi 10 mai, une étude qui précise ses incidences économiques, sociales et environnementales. Avec 68 nouvelles gares et 200 kilomètres de voie rapide, ce métro automatique multipliera par 2 l'étendue de l'actuel réseau métropolitain.

L'année 2016 s'annonce comme un tournant dans l'histoire du GPE, un projet impulsé en 2011 par Nicolas Sarkozy et le socialiste Jean-Paul Huchon, alors à la tête de la région. Cinq ans plus tard, le temps des premiers coups de pioche et des premières estimations chiffrées des retombées est arrivé.

« Gains de temps précieux »

En mai commenceront les travaux sur la ligne 15 sud, qui reliera Pont-de-Sèvres, dans les Hauts-de-Seine, à Noisy-Champs, en Seine-Saint-Denis. Plus de 800 millions d'euros ont déjà été dépensés dans 27 marchés de maîtrise d'œuvre. « Fin 2016, près de 3 milliards d'euros de marché de génie civil auront été attribués », précise M. Yvin. Les trois géants français du BTP (Vinci, Bouygues et Eiffage) devraient se partager l'essentiel de ces marchés publics.

La SGP évalue la rentabilité du projet au minimum à 7,5 %. Comment parvient-elle à ce chiffre ? « Nous avons actualisé sur cent ans les gains générés par la construction du métro, qui s'étalera sur quinze ans », répond Jean-Claude Prager, directeur des études économiques à la SGP. Cette nouvelle infrastructure de transport [aboutira à] des gains de temps précieux pour la population et les entreprises franciliennes. Son incidence sur l'économie sera d'autant plus forte qu'elle diminuera la congestion du réseau et augmentera sa régularité. »



Au total, les dépenses de la SGP atteindront 28,1 milliards d'euros en intégrant les 3,45 milliards d'euros nécessaires pour moderniser le réseau existant et le connecter au nouveau métro. Ces investissements seront principalement financés par des emprunts obligataires lancés à partir de 2017, qui prendront fin, au plus tard, quarante ans après la mise en service des derniers tronçons.

Leur financement repose sur un ensemble de taxes qui garantiront à la SGP environ 500 millions d'euros par an, en rythme de croisière. Elles pèseront, pour l'essentiel, sur les entreprises franciliennes. Une fois le métro en service, la Société du Grand Paris espère 200 millions de reve-

nus additionnels provenant de la publicité, de la location de commerces dans les stations, de l'exploitation de son réseau de fibre optique et de la cession de droits à construire autour des gares. Au total, elle attend au moins 750 millions d'euros de recettes annuelles.

« Un scénario prudent »

Le projet, qui répond aux attentes de nombreux Franciliens, devrait aider à désengorger le marché immobilier en Ile-de-France. « En rendant certains territoires plus attractifs, car mieux desservis, le métro incitera les communes à libérer du foncier et à le rendre constructible », espère M. Yvin. La SGP, qui a la main sur l'aménagement dans

un rayon de 400 mètres autour des gares, entend jouer un rôle moteur sur ce plan.

Sur la ligne 15, par exemple, 3 000 habitations seront construites sur ces emprises. La SGP estime que, d'ici à 2040, la réalisation du métro et des gares permettra la construction de 250 000 à 400 000 logements. Ces nouveaux « quartiers de gare » couvriront une surface de 140 kilomètres carrés, supérieure à celle de Paris intra-muros. « Ce scénario paraît réaliste, voire prudent », estime Jean-Claude Driant, professeur à l'École d'urbanisme de Paris (EUP). Il est cohérent avec la loi du Grand Paris du 3 juin 2010, qui prévoit la construction de 70 000 logements chaque année

en Ile-de-France, un niveau presque atteint en 2015. »

Par ailleurs, la SGP estime que les chantiers devraient générer 15 000 emplois directs, dont les deux tiers dans le BTP et un tiers pour la fabrication des matériels roulants. L'estimation est inférieure à celle réalisée en septembre 2015 par la Fédération régionale des travaux publics Ile-de-France. Ce syndicat professionnel, qui regroupe 750 entreprises du secteur du BTP, anticipe la création de 18 500 emplois directs.

La mise en service du métro rapide devrait ensuite entraîner la création de 115 000 emplois par an pendant vingt ans. « Par prudence, nous avons retenu l'estimation basse d'une fourchette [qui

La Société du Grand Paris estime que la réalisation du métro et des gares permettra la construction de 250 000 à 400 000 logements

va] de 115 000 à 315 000 emplois », précise M. Prager.

Effectivement, cette prévision paraît, elle aussi, conservatrice. « En Ile-de-France, l'emploi salarié progresse de 0,5 % par an en moyenne sur le long terme ; 115 000 emplois de plus, cela signifie que la construction du métro rapide ferait passer ce rythme à 0,6 % à l'horizon 2030, estime Vincent Gollain, directeur du département économie de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France. C'est plausible, surtout si on se réfère aux grands travaux mis en œuvre par Londres lors des Jeux olympiques de 2012 : pendant les dix années qui ont précédé l'événement, les créations d'emploi y ont progressé de plus de 0,7 % par an en moyenne. »

L'incidence sur le PIB francilien est plus compliquée à évaluer, car le scénario de la SGP repose sur le fait que le futur métro va renforcer l'attractivité internationale de la région Ile-de-France. Un aspect difficilement mesurable. Néanmoins, miser sur un supplément de PIB de 4 milliards d'euros par an à l'horizon 2030, dans une région où la création de richesses a représenté 640 milliards d'euros en 2013, ne semble pas démesuré.

« En réalité, l'impact sur l'économie francilienne sera probablement beaucoup plus fort », annonce Jean-Luc Biacabe, économiste à la chambre de commerce et d'industrie d'Ile-de-France. Les prévisions de la Société du Grand Paris ne prennent en compte qu'une dépense publique de 28,1 milliards d'euros, mais, pour chaque euro d'argent public dépensé, il y aura entre 2 et 3 euros d'investissements privés. » ■

JÉRÔME PORIER