

Observations sur le réseau du Grand Paris

Compléments à ma contribution du 16/10/2010

Une hypothèse irréaliste de création d'emplois concentrés sur 8 pôles

1. Le Grand Huit est censé créer 800.000 à 1 million d'emplois d'ici 15 ans. Cette hypothèse qui à elle seule soutient la logique du projet est invraisemblable. Elle est jugée irréaliste par tous les prévisionnistes sérieux. Le rapport du Comité d'Orientation des retraites fait état d'une fourchette de 700.000 à 1,4 million emplois supplémentaires d'ici 2030 pour la France entière : par quel miracle ces emplois seraient-ils accaparés par l'Ile-de-France ? Les experts de l'IAURIF contestent que l'on puisse passer d'un taux de croissance de l'emploi de 0,39 % l'an (moyenne 1990 - 2005 en Ile-de-France) au taux de 1 à 1,2 % retenu par les promoteurs du Grand Huit, d'autant que la population active selon l'INSEE ne devrait pas augmenter de plus 0,45 % par an d'ici 2030.
2. Cette croissance invraisemblable de l'emploi serait concentrée à 93 % sur les 8 « clusters » choisis par les promoteurs du Grand Huit. Cela signifie que le reste de l'Ile-de-France devrait végéter. Est-ce réaliste ? Certainement pas au regard des dynamiques actuelles puisque depuis 1990 on constate que l'essentiel des créations nettes d'emplois se situe en première couronne. En seconde couronne seul le pôle de Roissy se développe rapidement et à un degré moindre les villes nouvelles de Saint Quentin en Yvelines et Marne la Vallée (source IAURIF). De la même façon, la diffusion très dispersée des gains de population pendant la même période contredit l'hypothèse de concentration sur les 8 pôles prévue par les promoteurs du Grand Huit. On notera par ailleurs que les villes nouvelles sont pratiquement absentes de la réflexion sur le Grand Paris.
3. Les « clusters » sont censés avoir été choisis pour leur importance majeure dans le domaine économique spécifique qui les caractérise. Mais là encore c'est l'arbitraire qui prévaut. Fort heureusement, les activités financières ne sont pas toutes, et de loin, concentrées à la Défense, mais aussi très présentes dans le quartier des affaires à Paris (8^{ème} et 9^{ème} arrondissements), dans le pôle de développement de Paris-Seine-Rive Gauche et son extension à Ivry, à Montrouge, Carrefour Pleyel, Pantin, Neuilly ... Quand aux activités dites créatives (cinéma, audiovisuel, jeux vidéo, musique, design, métiers d'art ...), elles sont très largement dispersées sur Paris et la petite couronne et elles sont bien moins nombreuses dans la Plaine Saint Denis que dans le centre et l'ouest de Paris et dans certaines communes des Hauts de Seine proches de Paris. Cette constatation vaut pour tous les « clusters » à l'exception peut-être de Roissy.
4. La plupart des filières se répartissent sur toute la métropole et c'est très bien ainsi. Je rappelle que la Silicon Valley, souvent citée en exemple, s'étend sur un territoire vaste comme la moitié de l'Ile-de-France urbanisée. A l'heure de l'internet à haut débit, la proximité géographique est secondaire, c'est la mise en réseau des entreprises qui est importante.

Un parti pris de concentration des emplois néfaste aux plans de l'aménagement du territoire et des besoins de transport

1. Nous avons vu que les hypothèses de croissance des « clusters » ne sont pas crédibles. Il n'en reste pas moins que la volonté de concentration de la croissance économique de la France sur 8 pôles de développement de l'Ile de France est clairement affichée. La question de l'équilibre entre Paris et la province est ignorée. Faut-il creuser encore plus l'écart entre la richesse de l'Ile-de-France et celle des autres régions alors que le PIB/hab y est déjà supérieur de 75 % et que l'écart varie du simple au double entre les régions les moins riches et l'Ile-de-France ? Est-il raisonnable de programmer la stagnation du cœur dense de la région (la Défense et la Plaine Saint Denis exceptées) au profit de vastes secteurs périphériques caractérisés par la dispersion de l'habitat et la dépendance vis-à-vis de l'automobile ?
2. Ce ne sont pas les quelques « clusters » sélectionnés qui assureront à eux seuls l'essor économique de la région. Celui-ci résultera plutôt d'une action (pas seulement dans le domaine des transports publics) en faveur de tous les pôles d'emplois existants et de leur bonne intégration à la ville dans une optique de mixité population-emplois. La concentration des emplois dans des secteurs où le taux d'emploi (rapport emplois/population active) est déjà faible a pour effet l'allongement des déplacements domicile - travail. L'exemple de la Défense est instructif à ce sujet : la longueur moyenne d'un déplacement domicile - travail y est de 15,5 km à comparer avec une moyenne générale de l'ordre de 9 km. Les « clusters » étant situés

principalement en zones peu denses, cet accroissement des besoins de transport sera principalement assuré par l'automobile.

3. Joindre les pôles entre eux ne sert à rien : le trafic « travail – travail » ne représente environ que 3 % des déplacements. En outre, on ne dessert pas des pôles de plus de 100 km² avec deux ou trois stations de métro (une seule pour Saclay !). Il manque le réseau de tramway et d'autobus indispensable pour irriguer ces vastes secteurs à partir des rares stations de métro proposées.

Des prévisions de trafic irréalistes

1. Les prévisions de trafic sont aussi peu crédibles que les perspectives de population et d'emplois des « clusters ». J'ai déjà souligné les invraisemblances les plus criantes (cf. ma contribution du 16/10/2010) et celles-ci ont aussi été relevées par Jean-Pierre Orfeuil dans sa contribution du 02/12/2010. Il est vraisemblable que la surestimation grossière du trafic des lignes de rocade n'est pas seulement la conséquence de celle de la population et des emplois des « clusters » mais témoigne aussi d'une concentration abusive de la population et des emplois dans la zone d'influence des stations et d'une sous estimation des déplacements en automobile.
2. Plusieurs participants au débat ont réclamé une expertise indépendante de ces prévisions. Comment le citoyen peut-il se faire une idée de l'intérêt comparé du Grand Huit et d'Arc Express s'il ne dispose pas de prévisions de trafic cohérentes pour les deux projets. La cohérence, bien entendu, devrait aussi concerner les hypothèses d'urbanisme.

Un plan de financement de l'investissement peu convaincant

1. Le réseau du Grand Paris ne comprend pas les systèmes de rabattement sur les stations de métro en tramway ou en autobus. En outre, il est vraisemblable que des stations supplémentaires seront réclamées par les communes traversées par l'infrastructure mais qui ne disposent d'aucune station sur leur territoire. Enfin, un certain flou demeure concernant le coût des travaux de transformation des gares existantes en correspondance avec le Grand Huit. En conséquence, il est probable que le coût total du projet dépasserait les 25 milliards d'euros. La SGP devra chiffrer la totalité du coût d'investissement de son projet y compris celui des opérations liées dont on voit mal comment leur financement pourrait être imposé à la Région.
2. La Société du Grand Paris (SGP) compte sur une dotation de 4 milliards d'euros accordée par l'Etat et pour le reste, soit pour environ 20 milliards d'euros, la SGP lancerait des emprunts sur une durée de 40 ans dont les annuités seraient « couvertes par des recettes pérennes » assises sur la valorisation foncière, des recettes commerciales, une redevance d'usage de l'infrastructure versée par l'exploitant et de nouvelles ressources fiscales, plus précisément (selon les réponses apportées aux questions posées à la SGP) : une surtaxe sur la taxe locale sur les bureaux et une taxe spéciale d'équipement additionnelle. Ce montage financier qui ne précise le montant d'aucune des « recettes pérennes » précitées, suscite les commentaires suivants :
3. Est-il raisonnable d'emprunter 20 milliards d'euros alors que la priorité absolue du gouvernement est de réduire la dette publique ? Sur le point de savoir si la dette de la SGP serait ou non intégrée à la dette de l'Etat, le débat est sans grand intérêt, cette dette viendrait de toutes façons s'ajouter à la dette de la France au sens du traité de Maastricht. Pour obtenir auprès des prêteurs un taux d'intérêt convenable, la SGP devrait bénéficier de la garantie de l'Etat. C'est donc bien l'Etat qui en dernier ressort s'endetterait, ce qui est normal pour le financement d'un projet imposé par l'Etat.
4. Les recettes commerciales (locations de locaux commerciaux dans les gares) et la valorisation foncière sont des recettes secondaires, et concernant la valorisation foncière, soumises aux aléas du marché immobilier. Selon le rapport Carrez, peu encourageant sur ce dernier point, « les recettes tirées de la valorisation foncière ne peuvent être intégrées en tant que telles au plan de financement global du projet... elles seront affectées prioritairement au financement des polarités singulières du projet (comme la gare Pleyel) qui n'ont pu être qu'imparfaitement chiffrées à ce stade de définition du dispositif ». Cette dernière précision laisse supposer que le coût des gares d'échanges avec le réseau existant n'a peut-être pas été décompté dans l'évaluation faite par la SGP.
5. Les autres recettes bénéficient d'une assiette stable mais posent des problèmes de principe :
. la redevance d'usage de l'infrastructure versée par l'exploitant, dont le montant n'est pas précisé, est une charge qui viendrait s'ajouter au besoin de financement du système de transport

public, à répartir entre la participation des usagers, le versement transport versé par les entreprises et l'indemnité supportée par la Région et les départements. Que penseraient la Région et les départements opposés au projet de la SGP de cet alourdissement de leurs charges ?

. la taxe sur les locaux à usage de bureaux, de commerce et de stockage est une ressource importante qui, en effet, pourrait être augmentée. Le rapport Carrez évalue à 5,3 milliards d'euros le montant supplémentaire pouvant être consacré à l'investissement de transport public (pas nécessairement d'ailleurs au seul projet de la SGP). Mais cette ressource est affectée pour moitié à la Région et il est douteux que celle-ci soit d'accord pour financer un projet qu'elle réproouve.

. la création d'une taxe spéciale d'équipement « Grand Paris » pourrait apporter 1,6 milliard d'euros, toujours selon le rapport Carrez, mais c'est une taxe régionale qui viendrait alourdir la fiscalité locale, ce que ne souhaitent pas les élus franciliens, du moins pour participer au financement d'un projet qu'ils sont très nombreux à contester.

Il est donc faux de prétendre que le Grand Huit serait sans effet sur le prix du ticket et sur les impôts locaux.

Une impasse totale sur les coûts de fonctionnement et les recettes du trafic

1. Comment se prononcer sur la pertinence d'un projet dont on ne connaît ni les coûts de fonctionnement ni les recettes nouvelles générées par l'augmentation du trafic ? 185 km de lignes exploitées 24 h sur 24 ce n'est pas gratuit, même avec des trains sans conducteurs ! Quant aux recettes nouvelles, elles pourraient se réduire à peu de chose avec le système actuel de tarification par zones concentriques. Certains usagers des rocades en périphérie pourraient réduire leurs dépenses en optant pour une carte une ou deux zones s'ils n'avaient plus à traverser Paris (c'est d'ailleurs un des objectifs recherchés). Le montant des recettes nouvelles reste inconnu d'autant que nous n'avons aucune information sur le trafic transféré de l'automobile vers le transport public.
2. Pour ma part, je pense que les deniers publics consacrés au fonctionnement des transports publics seraient mieux utilisés s'ils servaient à offrir un service décent aux voyageurs entassés en dehors des heures de pointe où les fréquences sont abusivement réduites.

Jean Vivier

Conseiller scientifique de l'Union Internationale des Transports Publics, ancien chef des services d'études, retraité de la RATP