

# PRÉCONISATIONS DE LA CCI DE REGION PARIS ÎLE-DE-FRANCE SUR LA MISE EN OEUVRE DU GRAND PARIS EXPRESS

24 janvier 2013

## ÉTAT DE LA QUESTION

Le projet de métro automatique du Grand Paris Express est le socle du Grand Paris, projet de développement économique, urbain et social de la région-capitale, qui vise à conforter son positionnement mondial et à renouer avec une dynamique économique forte, fondée sur l'innovation et génératrice d'emplois.

Le gouvernement conduit actuellement une démarche d'évaluation visant à préciser le financement et les modalités de réalisation (en particulier le calendrier de mise en œuvre) du projet de réseau de transport Grand Paris Express, tel qu'il a été consigné dans le protocole d'accord État-Région du 26 janvier 2011 et selon le décret du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau.

Le « Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express » a été remis par M. Auzannet à la Ministre de l'Égalité des territoires et du logement, en charge du Grand Paris et rendu public le 13 décembre 2012.

En proposant un calendrier repoussé à 2030 voire à 2040, les conclusions de ce rapport suscitent de vives inquiétudes au sein du monde économique.

La réalisation de cette nouvelle infrastructure de transport à dimension métropolitaine sur laquelle un large consensus avait été obtenu, avec un engagement de l'État et de la Région, est considérée aujourd'hui par les acteurs économiques comme un levier indispensable à l'expansion de la région Île-de-France et à son attractivité.

## LE POINT DE VUE DE LA CCI DE REGION PARIS ÎLE-DE-FRANCE

La CCI de région Paris Île-de-France réaffirme son soutien à la réalisation globale du Grand Paris Express en demandant que les délais prévus initialement soient respectés (horizon 2025) afin que :

— Le projet Grand Paris soit un véritable « accélérateur » de croissance à la fois au plan métropolitain et national, le réseau de transport constituant un investissement structurant qui générera par ses effets directs et indirects des retombées économiques importantes en termes d'activité et d'emploi ;

— L'ambition du Grand Paris et sa cohérence à l'échelle métropolitaine soient garanties avec le développement des grands territoires stratégiques, le lancement des Contrats de Développement Territorial et la réalisation des objectifs de production de logements ;

— Soient écartés les risques de dégradation de la compétitivité et de l'attractivité de la région-capitale en assurant rapidement et à l'échelle appropriée, la desserte des grands équipements structurants au premier rang desquels les aéroports internationaux.

Enfin, elle préconise d'examiner les modalités de financement liés au coût additionnel du projet, évalué dans le rapport Auzannet soit 9,4 milliards d'euros, en tenant compte des effets négatifs sur la croissance économique qu'entraînerait une réalisation trop échelonnée dans le temps.

## PRINCIPALES PROPOSITIONS

### 1 — Pour que le Grand Paris soit un véritable « accélérateur » de croissance à la fois au plan métropolitain et national, le Grand Paris Express doit être réalisé dans sa globalité et dans le respect du calendrier initial, à l’horizon 2025

Pour la CCI de région Paris Île-de-France, la priorité est de redémarrer la croissance et l’emploi dans la région-capitale, moteur de l’économie nationale.

Le projet du Grand Paris vise des objectifs ambitieux : tendre vers un rythme annuel de 3,5 à 4 % de croissance du PIB, créer 800 000 à 1 000 000 emplois (soit 40 à 50 000 par an) d’ici à 2030<sup>1</sup> et accueillir environ 1,5 millions d’habitants supplémentaires d’ici à 2025<sup>2</sup> avec une production annuelle de 70 000 logements.

La réalisation du Grand Paris Express constitue un levier essentiel pour atteindre ces objectifs. C’est pourquoi le « morcellement » du projet, dans un calendrier qui pourrait fortement s’allonger (mise en service repoussée à 2030, voire 2040 pour les scénarios 2 et 3 dans le rapport Auzannet cf. carte 2), ne correspond ni à l’ambition initiale du projet Grand Paris, ni aux modalités de réalisation prévues (mise en service du projet en 2025 et mise en œuvre simultanée des différentes lignes du métro<sup>3</sup>).

#### Priorités des entreprises :

- L’ensemble du projet du Grand Paris Express doit être pensé dans le cadre d’un échéancier clair et précis et à un horizon en cohérence avec le temps des entreprises (10 à 15 ans).
- Il est indispensable de réaliser le projet du Grand Paris Express dans son intégralité, afin que l’ambition du Grand Paris et la cohérence du projet soient assurées tant sur le plan économique et social que territorial. La performance du réseau et sa capacité à relier les grands pôles d’activité, d’emploi et d’habitat conditionnent les retombées économiques globales (gains de productivité, développement des implantations d’entreprise et des projets d’investissement).

### 2 — Le projet du Grand Paris Express est un facteur déterminant de développement et de cohésion territoriale

En l’absence d’une réalisation rapide et complète du Grand Paris Express, de nombreux projets de développement seront entravés.

Le « séquençage » et l’allongement du calendrier de réalisation du projet de transport pourraient **freiner la dynamique des projets lancés par l’ensemble des acteurs du Grand Paris, en particulier autour des contrats de développement territorial (CDT).**

De plus, la réalisation du Grand Paris Express constitue un levier majeur pour accompagner la production de logements et répondre à l’urgence des besoins dans un contexte de pénurie de l’offre (densification autour des gares, rapprochement des bassins d’emplois et d’habitat...).

Ainsi le projet de Grand Paris Express est un facteur déterminant de développement et de cohésion économique, urbaine et sociale au plan régional et territorial.

Parmi les différents territoires, quatre cas (cf. carte 1 en annexe) peuvent être mis en exergue :

<sup>1</sup> Source : Le dossier du maître d’ouvrage. Le réseau de transport public du Grand Paris, SGP, 2010

<sup>2</sup> A titre de comparaison, le Grand Londres prévoit que sa population augmentera de + 15 % d’ici à 2031 (+ 1,2 million). La ville de New-York quant à elle, devrait atteindre une population totale de 9,2 millions d’habitants d’ici à 2035, soit une augmentation de + 12 %.

<sup>3</sup> Source : Protocole d’accord État-Région du 26 janvier 2011 et acte motivé de la Société du Grand Paris du 26 mai 2011 prévu par l’article 3 de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

— **La desserte par le métro automatique du territoire de Paris-Saclay** constitue une condition essentielle de la réussite du projet, afin de permettre son développement économique et urbain et d'assurer sa vocation de « campus monde ». Avec 375 000 emplois actuels, ce pôle attend la création de près de 100 000 emplois supplémentaires en 2030<sup>4</sup>. Or, le rapport Auzannet propose un « morcellement » de la desserte du grand territoire qui s'étend du pôle d'Orly à Versailles/Saint-Quentin (qui figure parmi les grands pôles économiques franciliens). Il remet ainsi en cause l'ambition portée par les différents acteurs du territoire quant au rayonnement international et à l'excellence scientifique et technologique liés au développement du cluster.

**Priorité des entreprises :**

- Garantir la desserte du « cluster Paris-Saclay » en assurant sa liaison avec l'aéroport d'Orly et en le plaçant à 30 minutes de Paris, via la ligne bleue et la ligne verte.

— **La liaison vers La Défense, premier quartier d'affaires européen est limitée.**

Considérant l'offre en transport existante, le rapport Auzannet propose de repousser la liaison Pont de Sèvres-Nanterre à l'horizon 2029 (scénario 2) ou 2037 (scénario 3) et de reporter les liaisons Nanterre-Pleyel (ligne orange) et Nanterre-Versailles à une « étape ultérieure ». Or, il est au contraire nécessaire de renforcer l'accessibilité au pôle de La Défense, où les transports en commun représentent actuellement 85 % des déplacements, alors que le développement sur le secteur Seine Arche et sur le quartier des Groues à Nanterre se poursuit.

**Priorité des entreprises :**

- La ligne rouge du GPE doit être réalisée dans son intégralité et dans un calendrier resserré, en particulier le tronçon La Défense-Pont de Sèvres.

— **Le désenclavement de certains territoires, présentant un potentiel économique important, n'est pas pris en compte**

Alors que le rapport Auzannet inscrit le critère du désenclavement des territoires et leurs liens avec les pôles de développement économique parmi les plus importants des sept critères qui ont guidé les choix de séquençage de la réalisation du Grand Paris Express, **la desserte de certains territoires fortement enclavés ne sera pas assurée avant 2030 et 2040 dans les scénarios 2 et 3**. C'est le cas notamment du Triangle de Gonesse dont les projets de développement (quartier d'affaires international prévoyant un complexe commercial et culturel Europa City) pourraient être compromis. C'est également le cas du territoire du nord-est de la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG. La réalisation du tronçon de la ligne rouge au Mesnil-Amelot, en offrant un terminus à cette commune, assurera l'intégration du futur CDT au Grand Roissy et optimisera le potentiel foncier du nord-est de la plateforme aéroportuaire, et par conséquent le développement économique de l'ensemble du secteur.

**Priorité des entreprises :**

- La CCI de région Paris Île-de-France demande que le principe de désenclavement soit mieux intégré dans le phasage du Grand Paris Express, notamment pour les territoires dont les projets économiques seront bloqués sans une amélioration rapide de leur desserte par les transports en commun.

— Le rapport Auzannet propose de reporter la réalisation du tronçon entre Champigny et Noisy Champs à 2029 (scénario 2) et 2037 (scénario 3). Or ces hypothèses ne sont pas cohérentes avec le lancement de la phase préalable à la mise à enquête publique et la concertation réalisés en 2012 sur la ligne rouge sud reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs. **La desserte, dans un délai resserré, par le Grand Paris Express de Noisy-Champs** est déterminante pour le développement du cluster Descartes, confortant le potentiel économique de l'est de l'Île-de-France et plus globalement le développement économique à l'échelle métropolitaine.

<sup>4</sup> Source : INSEE

### 3 — La réalisation du Grand Paris Express est une nécessité pour rester en tête dans la compétition mondiale entre métropoles.

Aujourd'hui, la région-capitale reste en tête des régions européennes dans de nombreux domaines (R&D, immobilier de bureau, quartiers d'affaires, tourisme, ...), mais cette position est fragilisée en termes d'attractivité vis-à-vis des investisseurs étrangers comme des habitants. Elle reste la 2ème région européenne pour l'accueil des investissements étrangers, mais l'écart avec Londres se creuse. Pour les transports, Paris n'est pas citée par les investisseurs internationaux parmi les cinq métropoles les plus attractives en termes d'infrastructures et figure derrière New York, Londres, Berlin, Francfort et Shanghai<sup>5</sup>.

Or, le séquençage proposé dans le rapport Auzannet ne prend pas suffisamment en compte cette dimension.

Deux cas (cf. carte 1) illustrent les risques de pertes de marché pour la région-capitale et de dégradation de son positionnement :

#### — La desserte des aéroports internationaux, facteur primordial de compétitivité et d'attractivité, est reléguée en dernière étape des scénarios proposés dans le rapport Auzannet :

- **Paris – Charles de Gaulle**, 2ème aéroport européen, 5ème mondial, et leader européen en termes de fret, offre des conditions de transport en commun inadaptées.  
Or, le rapport Auzannet propose que le phasage de la liaison du Grand Paris Express vers Paris-CDG soit conditionné à un arbitrage avec le projet CDG-Express. Ces projets poursuivent des objectifs de desserte très différents. Dans un cas, il s'agit d'une liaison directe destinée aux voyageurs internationaux, dans l'autre, il s'agit d'une desserte régionale comptant une douzaine de gares depuis Paris, notamment celle du Triangle de Gonesse et du parc international des expositions de Paris Nord Villepinte.
- **La liaison entre l'aéroport Paris-Orly, 2ème aéroport français et 10ème européen, et Paris** est programmée à l'horizon 2026 dans le scénario 2. A l'heure actuelle, aucune liaison ferroviaire directe ne relie Paris à l'aéroport de Paris-Orly, à rebours de la plupart des aéroports à l'international. Par conséquent, 80 % des voyageurs aériens se rendent actuellement à l'aéroport par la route.  
La desserte de l'aéroport de Paris-Orly via la ligne bleue, en passant par Paris, doit être prioritaire dans le calendrier de réalisation du Grand Paris Express, afin de mettre cet aéroport aux standards internationaux et desservir un pôle économique et d'emploi important.

#### Priorité des entreprises :

La CCI de région Paris Île-de-France considère que la métropole francilienne doit bénéficier rapidement, comme ses principales concurrentes à l'international, de liaisons ferroviaires efficaces entre ses deux principaux aéroports et Paris d'une part, et les territoires stratégiques du Grand Paris (La Défense...) d'autre part :

- Le prolongement de la dorsale (ligne bleue) au nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel et au sud jusqu'à Orly, et la ligne rouge devant desservir Paris-Charles-de-Gaulle doivent être réalisées prioritairement.

#### — Le parc international des expositions de Paris Nord Villepinte, premier parc d'expositions français et 6ème européen.

Aujourd'hui, **Paris Île-de-France est la première place européenne pour les activités congrès et salons** qui génèrent chaque année en Île-de-France près de 5 milliards de retombées économiques<sup>6</sup>.

5 Source : KPMG-Greater Paris Investment agency, Global Cities monitor 2011

6 Etude réalisée par la CCIP en partenariat avec France Congrès, OCTP, FSCEF, OJS, VIPARIS, CET, DGCIS, MPI en 2011 et 2012

Elle propose la plus grande surface d'exposition au monde avec 680 000 m<sup>2</sup>, 400 salons, 1000 congrès et 2200 autres événements d'affaires par an. L'avenir est incertain pour que l'Île-de-France conserve cette place si toutes les conditions d'accueil et d'accessibilité aux sites d'expositions ne sont pas réunies pour les visiteurs d'affaires.

Or, le rapport Auzannet reporte à 2030 voire à 2040 la réalisation de la ligne rouge reliant Saint-Denis-Pleyel à Roissy, la seule à desservir le parc international des expositions de Paris Nord Villepinte (hors RER B). Son accessibilité est aujourd'hui insuffisante puisque l'accueil des 1,7 millions de visiteurs par an n'est pas garanti dans de bonnes conditions (notamment lors de grandes manifestations) et doit être améliorée en raison de l'agrandissement de cet équipement qui passera de 242 000 à 350 000 m<sup>2</sup> à l'horizon 2021 (projet porté par Viparis<sup>7</sup>).

#### **Priorité des entreprises :**

Alors que la place de Paris – Île-de-France est la première surface d'exposition au monde avec 680 000 m<sup>2</sup>, améliorer l'accessibilité au parc international de Paris Nord Villepinte, à fort enjeu d'attractivité et d'image, constitue une priorité pour que la métropole francilienne conserve sa place de leader en matière de tourisme d'affaires.

#### **4 — Les entreprises refusent toute nouvelle hausse de la pression fiscale et souhaitent que de nouveaux leviers de financement soient recherchés : leur contribution attendue est déjà de près du quart du financement du Grand Paris Express et elles participent dès à présent à hauteur de 45 % du fonctionnement des transports en commun d'Île-de-France**

Le projet du Grand Paris Express représente un « investissement d'avenir » : **investir 30 milliards dans un réseau de transport** contribue à la croissance et à la création d'emplois directs et indirects<sup>8</sup> (liés à la construction et au fonctionnement des nouvelles infrastructures mais aussi aux gains de productivité, au renforcement de l'attractivité de la métropole, et aux projets de développement des territoires).

**Ainsi, le Projet Grand Paris ne doit donc pas être envisagé uniquement en fonction de son coût, mais à la lumière des retombées économiques en matière de croissance économique et d'emplois.**

**De même, le coût lié à l'abandon de nombreux projets qu'entraîneraient l'allongement des délais et la réalisation partielle du projet de transport ne peut être ignoré.**

**Les conséquences d'une augmentation de plus 50 % du coût initial du projet (près de 10 milliards supplémentaires) font craindre un alourdissement de la fiscalité pesant sur les entreprises, qui réduirait l'impact en termes de croissance. De nouveaux leviers de financement doivent être recherchés.**

---

7 Viparis, né en 2008 du rapprochement des activités congrès - expositions de la CCIP (désormais CCI de région Paris-Île-de-France) et d'Unibail Rodamco, et dont chacun détient 50%, est le gestionnaire de 10 des principaux sites d'expositions franciliens.

8 A titre d'exemple, le Grand Londres investit 15,9 milliards de Livres Sterling (18,5 milliards d'euros) dans le projet « Crossrail » (une liaison de 118 km et 38 stations) qui consiste à relier les réseaux ferroviaires suburbains Est et Ouest de Londres à l'horizon 2018. Les entreprises financent un quart du projet (soit 4,1 milliards de Livres Sterling) par des contributions des acteurs clés intéressés par le projet (ex : Canary Wharf Group), et le paiement d'une taxe nouvelle (Business Rate Supplement). Cette taxe annuelle de 2 % de la valeur des bâtiments est provisoire : elle sera supprimée dans un délai situé entre 24 et 31 ans, variable en fonction du coût final des travaux. – Source : GLA

En effet, les entreprises d'Île-de-France sont déjà le principal financeur du fonctionnement des transports en commun d'Île-de-France (45 %), à travers le Versement Transport (3,25 Md € en 2012) et le remboursement de la moitié de l'abonnement aux transports en commun de leurs salariés (700 millions d'euros par an environ).

Le plan de financement<sup>9</sup> du projet, évalué à 20,5 milliards d'euros dans le protocole d'accord État-Région du 26 janvier 2011, intègre une très forte contribution des entreprises à travers la «modernisation de la taxe sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement» et la taxe spéciale d'équipement dite «Grand Paris».<sup>10</sup>

En outre, le report de la réalisation du projet à 2030 ou 2040, envisagé dans les conclusions du rapport Auzannet, impliquerait implicitement un allongement des taxes prélevées sur les entreprises, ce qui n'est pas acceptable.

Enfin, la CCI de région Paris Île-de-France souhaite rappeler, comme le soulignait le rapport de M. Gilles Carrez en 2009, que le recours à l'emprunt se justifie en raison du caractère inédit du projet Grand Paris Express et de son impact à long terme.

#### Priorités des entreprises :

- La CCI de région Paris Île-de-France refuse toute nouvelle hausse de la pression fiscale qui pèserait sur les entreprises pour le financement de cet investissement et enrayerait la compétitivité et l'attractivité de la région capitale.
- La CCI de région Paris Île-de-France préconise d'évaluer les retours sur investissement du Grand Paris Express en termes d'emplois et de croissance économique.
- Elle demande d'identifier de nouveaux leviers pour le financement du Grand Paris Express (valorisation foncière, tarification, emprunt, gains de productivité des opérateurs de transport...).

#### Données clés : Financement du fonctionnement des transports collectifs par les entreprises :

- ⇒ Les entreprises contribuent à hauteur de 45 % environ au budget global de fonctionnement des transports en commun de la région Île-de-France (soit 8 Md€ qui regroupe le budget Syndicat des Transports en Île-de-France (STIF) ainsi que les contributions des collectivités locales).
- ⇒ En 2012, le Versement transport (VT), impôt, assis sur la masse salariale des entreprises publiques ou privées de plus de 9 salariés, représente 69 % du budget fonctionnement du STIF, soit 3 250,2 M€an.
- ⇒ Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2012 : les entreprises de 288 communes de grande couronne voient leur taux de VT augmenter de 0,3 point en 3 ans (+ 100 M€an à terme).
- ⇒ A partir du 1<sup>er</sup> juillet 2013, les taux du VT seront augmentés de 0,1 point (+ 175M€an).
- ⇒ Les entreprises remboursent aussi la moitié de l'abonnement du Pass Navigo de leurs employés, soit 700 M€an environ.

#### Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France

27, avenue de Friedland  
F - 75382 Paris Cedex 8

<http://www.etudes.cci-paris-idf.fr>

#### Contact expert

Département aménagement et transports  
Cécile Cabanes : ☎ 01 55 65 77 23  
[ccabanes@cci-paris-idf.fr](mailto:ccabanes@cci-paris-idf.fr)

#### Contact presse

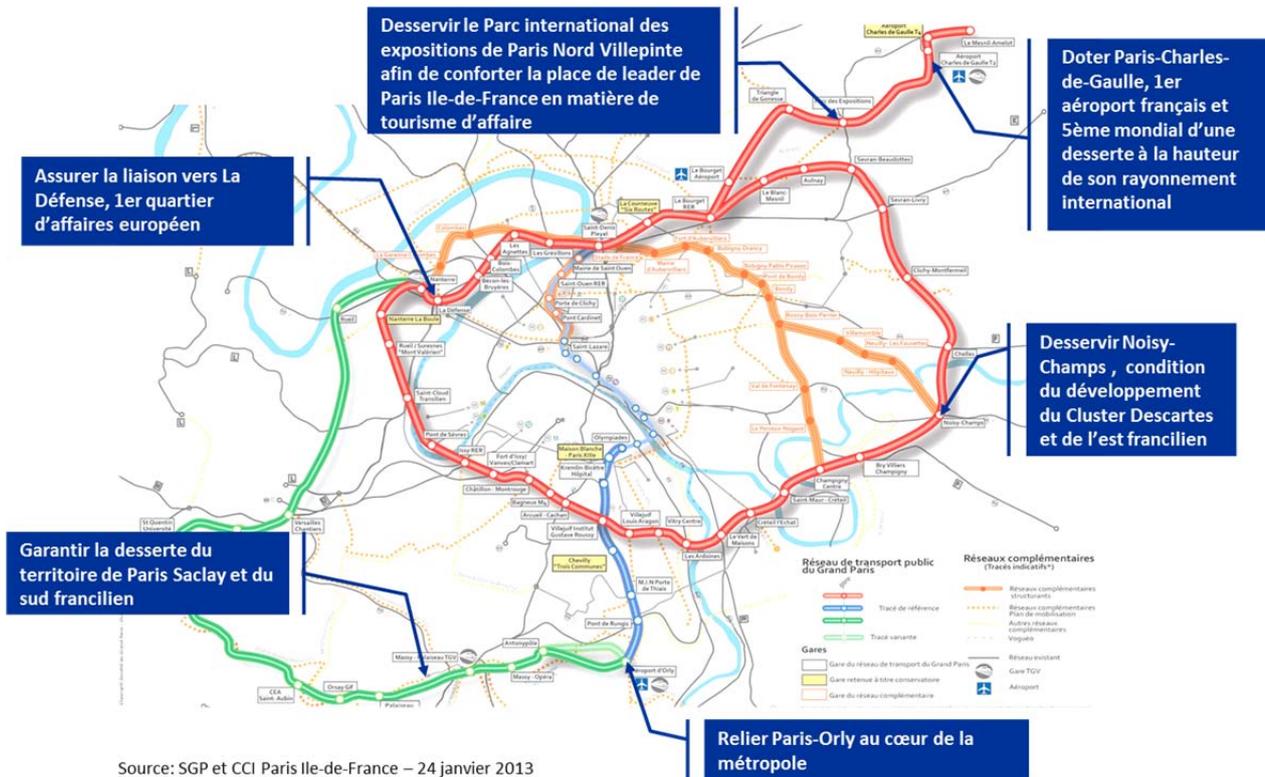
Isabelle de Battisti : ☎ 01 55 65 70 65  
[idebattisti@cci-paris-idf.fr](mailto:idebattisti@cci-paris-idf.fr)

<sup>9</sup> Se compose sur la période 2010-2025 de dotations de l'État au capital de la SGP (4 Mds €), des financements de la région et des départements (1,6 Mds€ estimation), de l'IFER payé par le STIF (1,1 Mds€), de recettes fiscales (5,5 Mds€) et du recours à l'emprunt.

<sup>10</sup> Loi de finances rectificative n°2010-1658 du 29 décembre 2010

## Annexe : cartes

### Carte 1 : Préconisations de la CCI de région Paris Île-de-France sur la mise en œuvre du Grand Paris Express : les enjeux territoriaux



### Carte 2 : Scénario 2 – horizon 2030 du rapport Auzannet

#### Un scénario en cinq étapes

Étapes, coûts en milliards d'euros et années de mise en service

Étape	Coût (milliards d'euros)	Année de mise en service
1	12	2020
2	4,2	2023
3	5,5	2026
4	4,8	2029
5	3,1	2030

**Coût total : 29,6 milliards d'euros**

