

Grand Paris : des dizaines de milliers de postes en jeu

● Les arbitrages du gouvernement sur le futur métro de rocade parisien pèseront lourd sur l'emploi.

ÎLE-DE-FRANCE

Dominique Malécot
dmalecot@lesechos.fr

Ministre chargée du Grand Paris, Cécile Duflot avait prévu. Faute de pouvoir tout financer d'emblée (30 milliards), le gouvernement va devoir déterminer des priorités dans la réalisation du métro de rocade Grand Paris Express. Alors que les arbitrages du Premier ministre sont attendus avant fin février, l'inquiétude monte donc chez les élus au fil des rumeurs. Le retard ou même l'abandon de certaines gares est évoqué. De quoi faire craindre des décisions fondées sur le seul

développement économique ou le logement. Or ces élus se sont engagés en signant avec l'Etat des contrats de développement territorial autour des gares et ont fait des promesses à leurs électeurs. Et rares étaient ceux qui imaginaient qu'ils pouvaient ne pas être prioritaires.

« Les territoires ne peuvent plus attendre. Sans métro, il n'y aura aucun espoir de relancer la construction et de faire reculer la pénurie de logements qui frappe notre région et nos concitoyens », plaide le président communiste du Conseil général du Val-de-Marne, Christian Favier. Même discours dans la vallée de la Bièvre.

550.000 habitants concernés

De leur côté, les élus des 49 collectivités de l'Association des collectivités du Grand Roissy et du Bourget demandent la mise en service dès 2025 des tronçons nord et est de la même ligne rouge. Ils desservent notamment Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Saint-Denis, l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et Le Mesnil-Amelot. Leurs arguments s'appuient sur une étude fouillée de l'Etablissement public d'aménagement Plaine de France. Cette ligne concerne 550.000 habitants et, surtout, « les 25 grands projets économiques recensés sur notre territoire devraient générer 165.000 emplois dans les quinze ans à venir, dont 100.000 ne viendront pas s'il n'y a pas de métro », affirme Patrick Renaud, président divers droite de l'association du Grand Roissy, qui évoque 6 milliards d'euros d'investissements privés.

Un accélérateur de création d'emplois



« Etaler les travaux, c'est étaler les créations d'emplois liées au chantier, au logement et aux entreprises. »

Thomas Samson/AFP

PIERRE-ANTOINE GAILLY
Président de la CCI de région Paris Ile-de-France

« C'est à cet endroit du territoire national qu'en 2003 et 2005 les banlieues ont explosé. Nous devons mettre la pression pour réparer l'erreur historique d'avoir développé le nord de l'Ile-de-France comme cela a été fait », menace le maire PS de Sarcelles, François Pupponi.

Certains, comme le maire socialiste de Gonesse, Jean-Pierre Blazy, semblent prêts à accepter un métro léger aérien, comme cela se dessine au plateau de Saclay, mais, si le terri-

toire tient ses promesses, il risque d'être très vite saturé. « Les choix que nous ferons devront aussi préserver l'avenir », explique-t-on au cabinet de Cécile Duflot. Ils seront d'autant plus difficiles que tout retard de plus de deux ou trois ans risque de dissuader les investisseurs. « Plusieurs hésitent déjà à maintenir leurs projets », affirme un professionnel sur le terrain.

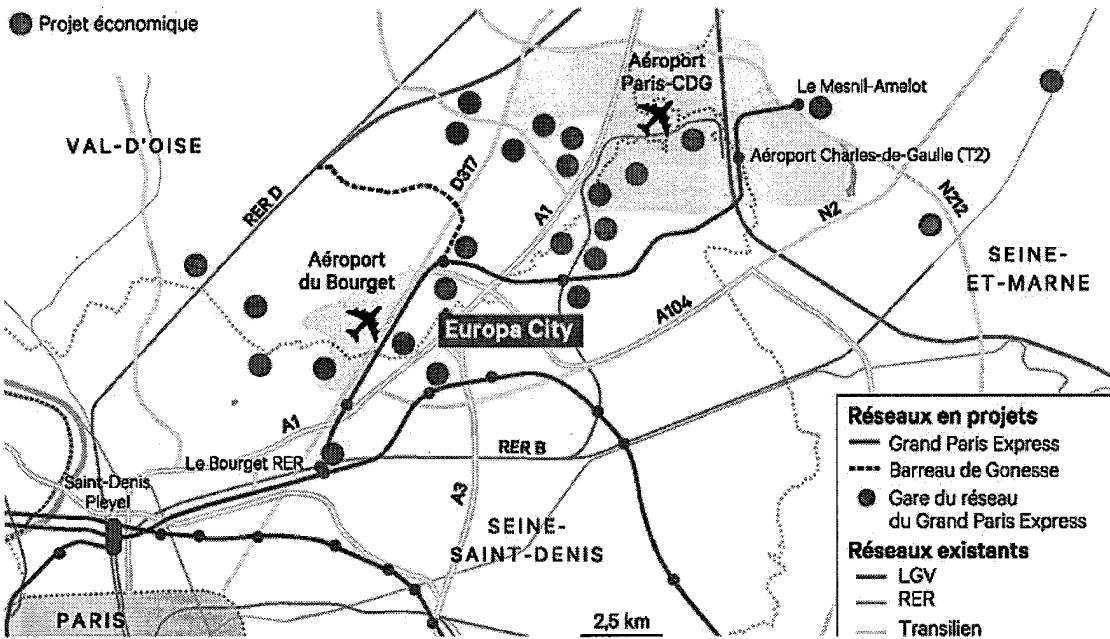
Pour les observateurs avisés, un tel dénouement était pourtant

prévisible. L'estimation sur le coût du projet (30 milliards) fournie par Pascal Auzannet au gouvernement était déjà connue. Pis, elle est même en deçà de certains montants qui avaient été annoncés dès 2011. De même, était-il devenu évident, toutes les lignes ne seraient pas lancées en même temps. Reste à présent au gouvernement à établir la liste des prioritaires sans désespérer le reste de la banlieue. ■



Le bon déroulement des travaux du projet Europa City, dans le triangle de Gonesse, dépendra des nouvelles infrastructures de transport mises en place. Illustration Bjarke Ingels Group

Les projets de développement autour du Grand Roissy



«LES ÉCHOS» / IDÉ / SOURCE : SGP



Ports de Paris prêt à investir 400 millions d'euros

La construction de logements et le développement de la logistique justifient le projet d'Achères. Il créerait de 3.000 à 5.000 emplois.

Que le métro de rocade de la région parisienne desserve ou non ses installations, Ports de Paris maintient ses projets d'investissement. A moyen terme, le plus important est celui du port d'Achères (Yvelines) rebaptisé « Port Seine Métropole ». Il s'agit, d'une part, de 120 hectares comprenant un bassin et des terre-pleins destinés aux entreprises de BTP et, d'autre part, de 300 hectares abritant un autre bassin et une vaste zone logistique. « *Le schéma de développement de la région Ile-de-France, le Sdrif, et le Grand Paris prévoient la construction de 70.000 logements par an, et il faudra bien alimenter ces chantiers et ceux du futur métro* », explique Alexis Rouque, directeur général de Ports de Paris.

Certaines entreprises ont commencé à s'y installer et, à la fin de l'année, la capacité locale de criblage des matériaux atteindra 1 million de tonnes. Le site pourrait être terminé à l'horizon 2018.

Une alternance de zones paysagères

La zone logistique est complémentaire. Construite sur des anciens terrains d'épandage de Paris, mais en visibilité directe de la zone résidentielle de Conflans-Sainte-Honorine, de l'autre côté de la Seine, elle devra être mise à l'abri des crues du fleuve. Pour cela, le port devrait exploiter les 40 millions de tonnes de granulats disponibles sur place tout en remblayant une partie des terrains et en ménageant une alternance de zones paysagères et d'entrepôts. « *Nous avons besoin d'aménager*

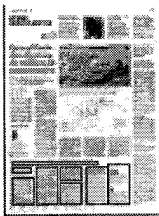
Développer des activités logistiques à haute valeur ajoutée sur les conteneurs.

300 hectares pour répondre à ces contraintes, explique Marc Reimbold, directeur du projet. Il y aura 200 hectares consacrés au traitement paysager et environnemental, par exemple avec zones arborées masquant les bâtiments et 100 à la logistique proprement dite. »

Cette zone logistique devrait générer de 3.000 à 5.000 emplois directs. « *Ce seront des installations, très différentes et complémentaires de celles que nous exploitons sur nos autres sites. Elles seront réservées aux opérations à haute valeur ajoutée sur les conteneurs comme à Anvers, premier port desservant l'Ile-de-France. Cela renforcera Le Havre et sera utile, que le canal Seine-Nord Europe se fasse ou pas* », rappelle Alexis Rouque.

L'investissement public sur l'ensemble du port de Seine Métropole est évalué entre 350 et 400 millions d'euros portés par Ports de Paris sans subvention. « *Notre capacité d'autofinancement, de 35 millions d'euros cette année, nous le permet* », affirme le directeur. Prochaine étape, le lancement d'un débat public.

— D. MA.



L'avenir d'Europa City suspendu au métro

L'investissement porté par Auchan créerait un centre-ville au cœur d'une zone parmi les plus déshéritées de l'Île-de-France.

Ce n'est pas du chantage, mais le groupe de distribution Auchan a été on ne peut plus clair. Sans gare du futur métro du Grand Paris, il renoncera à porter un investissement de 1,7 milliard d'euros, hors foncier, dans l'une des zones les plus déshéritées de l'Île-de-France : le Triangle de Gonesse. Un terrain bizarre, enclavé entre des infrastructures de transport comme les aéroports de Roissy et du Bourget sans permettre d'y accéder facilement.

Baptisé « Europa City », le projet est ambitieux. Schématiquement, il consiste à doter ce territoire encore relativement désert d'un véritable centre-ville à proximité

de deux nouveaux quartiers d'affaires. Des commerces, des restaurants, un centre de congrès, une dizaine d'hôtels, des centres de loisirs et de sports et des espaces publics doivent se partager un vaste complexe paysager.

« Le centre devrait générer 11.500 emplois directs et 6.300 indirects, sans compter les 12.500 personnes qui travailleront sur le chantier pendant quatre ans », explique Christophe Dalstein, directeur exécutif d'Europa City.

Surtout, il ne s'agit pas d'un concept transplanté en pleine campagne. Un comité de pilotage d'une cinquantaine de personnes, élus, établissement public d'aménagement Plaine de France et représentants de l'État, a été constitué pour qu'il réponde aux besoins du territoire. Le projet est suffisamment avancé aujourd'hui

pour que l'enquête publique puisse être lancée au second semestre de 2014. « Une ouverture en 2022 correspondait à un calendrier idéal, mais le métro automatique est vital, tant en termes de moyens de transport que de vecteur du changement de l'identité du nord-est parisien », poursuit Christophe Dalstein.

Le RER D inadapté

« Tant en termes de fréquence, de sécurité et de performance, ce n'est pas le RER D qui peut desservir une telle infrastructure », prévient le député-maire socialiste de Gonesse, Jean-Pierre Blazy. Dans l'hypothèse où la construction de la gare serait juste retardée – des scénarios plus inquiétants circulent –, Auchan pourrait attendre 2025, mais, « au-delà, ce serait difficile pour un investisseur de long terme comme nous », ajoute Christophe Dalstein.

Son espoir ? « Nous sommes un investisseur privé, nous présentons un projet d'initiative et de financement privé et nous ne demandons pas d'argent public. Enfin, nous sommes français », plaide-t-il.

Pour Michel Montaldo, vice-président du Conseil général du Val-d'Oise, si on veut, comme prévu, que ces emplois aillent à la population locale, le temps presse. « Les futurs salariés d'Europa City sont aujourd'hui au collège, il est grand temps de définir les besoins, afin de mettre en place les formations qui y répondront », explique-t-il. Mais cet élu souhaite qu'on n'oublie pas les populations actuelles pour lesquelles le projet arrivera de toutes les façons bien tard. « Nous avons plus de 76.000 titulaires du RSA dans le département », rappelle-t-il.

— D. MA.

Les chiffres

26

MILLIONS DE VISITEURS

Europa City devrait attirer 26 millions de visiteurs par an, d'abord du nord-est de l'Île-de-France, mais aussi du reste de la région.

5

MILLIONS DE TOURISTES

A proximité de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, Europa City pourrait accueillir 5 millions de touristes par an et constituer une vitrine de la culture européenne et de ses modes de vie urbains.