

« Supermétro » : pourquoi la facture flambe

Le 16 janvier dernier, un rapport de la Cour des comptes fustigeait un « dérapage considérable » du budget du Grand Paris Express. Explications.

Sonia Desprez

En 2010, le chantier avait été chiffré à 19 milliards d'euros. À construire, quelque 200 km de métro souterrain dans la petite et grande couronne parisienne, destinés à renforcer les liaisons avec les aéroports, développer les connexions avec des zones dynamiques comme le plateau de Saclay ou des quartiers sensibles de Seine-Saint-Denis, et bien sûr raccourcir les déplacements de banlieue à banlieue. En un mot : le chantier urbain le plus important d'Europe. En 2017, la Société du Grand Paris (SGP), l'établissement public opérateur du projet, en réévaluait le coût à 35,08 milliards d'euros, auxquels la Cour des comptes ajoutait 3,4 milliards de « contributions financières » à d'autres projets de transports franciliens (comme la rénovation des RER, ou l'extension de la ligne E vers l'ouest, dont la charge a été transférée par l'État à la SGP). Facture totale prévue : 38,48 milliards d'euros. Soit une dérive de... 19 milliards !

Problème : emprunter 38 milliards plutôt que 35 quadruplerait le niveau des intérêts, comme l'a souligné Didier Migaud, premier président de la Cour, lors de sa présentation du rapport à la commission des finances de l'Assemblée nationale. Il faudrait donc calculer un nouveau modèle de financement, appliqué à cette estimation à la hausse des coûts. Sauf que, pour Didier Migaud, la culbute est telle que la Société du Grand Paris risque de se retrouver en « dette perpétuelle », et de ne jamais être en mesure de rembourser son emprunt.

Évaluations initiales

fragiles Comment en est-on arrivé là ? La Cour note que « *les évaluations initiales étaient fragiles (...), et les provisions pour aléas et imprévus qu'elles intégraient étaient très inférieures à ce qui est recommandé pour des travaux de cette nature* ». Le rapport établit par ailleurs que « *la réduction des délais de construction du réseau, imposée par l'échéance des Jeux olympiques de 2024, alors que le projet prévoyait initialement une mise en service échelonnée entre 2020 et 2030* » est un facteur aggravant. Sur le plan financier d'une part, puisqu'il risque d'entraîner de nouveaux surcoûts (la demande pour les tunneliers, par exemple, est forte, et l'offre restreinte, donc les prix et les délais s'en ressentent). Mais aussi, tout simplement, d'un point de vue réaliste : les calendriers ne prennent pas en compte l'éventualité d'un incident. Ils sont donc intenables. Si les sages de la rue Cambon dénoncent une mauvaise gouvernance, ils reconnaissent, à la décharge de la Société du Grand Paris, que celle-ci, avec ses 210 postes, n'avait pas les effectifs suffisants pour piloter le projet. Il lui a donc fallu externaliser, avec la moindre maîtrise des coûts que cela suppose.

Des retards, mais pas d'abandon

Le rapport, qui préconise une « *révision du périmètre du projet et de son phasage* », a fait réagir les élus, qui s'inquiètent des coûts supplémentaires qu'entraîneraient des reports de calendrier, comme des aménagements coûteux qu'on ne pourrait éviter pour l'accès au plateau de Saclay s'il fallait attendre trop long-temps le Grand Paris Express. Gilles Carrez, député LR du Val-de-Marne, est celui qui avait mis au point le système de financement initial du GPE. C'est aussi lui qui a commandé le rapport de la Cour. Il a rappelé un point crucial de son projet : « *Nous avons mis en place [en Île de France, ndlr] une taxe sur les bureaux, une taxe spéciale d'équipement prélevées auprès des*

ménages et l'Ifer, l'indemnité forfaitaire sur les entreprises de réseaux. Tout ça représentait 550 millions par an et c'était à peu près compatible avec un projet de 22 milliards. » Il a donc demandé « À combien faudrait-il passer cette contribution ? » À 700 millions, selon l'élu. Quoiqu'il en soit, « le schéma d'ensemble n'est pas remis en cause », a assuré à plusieurs reprises la ministre des Transports, Élisabeth Borne, relayée par les déclarations du Premier ministre Édouard Philippe lors de sa visite du chantier, le 23 janvier. Aucune des lignes ne sera donc abandonnée, mais il faudra se résoudre à d'importants retards (plusieurs années), ce qui inquiète les élus, qui comptent sur le GPE pour générer de la croissance et du progrès social et environnemental. Après diverses consultations, le gouvernement devrait annoncer ses arbitrages dans les semaines à venir.

Crédit photo : © Société du Grand Paris / Philippe Gazeau

Philippe Yvin sur la sellette



Selon plusieurs médias et suite à la publication du sombre rapport de la Cour des comptes, Philippe Yvin, président du Directoire de la SGP, serait sur la sellette. Un article de Mobilettre affirme que le gouvernement a lancé le processus de recrutement de son successeur. Il serait remplacé par un profil de « technicien », selon le média en ligne spécialiste de la mobilité.

Crédit photo : © DR