

Bloc-notes

## «Grand Paris Express, une catastrophe annoncée», par Patrick Devedjian



[Patrick Devedjian](#)

24 Janvier 2018 à 12h45



© CD92-Olivier Ravoire

En 1900, avec l'ingénieur Fulgence Bienvenüe, fut lancée à Paris la première ligne de métro en raison des profondes difficultés de circulation dans la capitale. Le réseau s'est ensuite rapidement densifié dans Paris intra-muros jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Toutes proportions gardées, on peut dire que nous sommes à nouveau dans cette situation : mais aujourd'hui c'est la banlieue de Paris avec ses 10 millions d'habitants qui connaît des durées de trajets impossibles, alors que les 2,2 millions de Parisiens sont exceptionnellement bien desservis par les transports en commun.

C'est pour cette excellente raison que [le président Sarkozy lança en 2010 le projet du Grand Paris Express](#), avec pour opérateur un établissement public national, la Société du Grand Paris. A cette raison structurelle s'ajoutait une motivation conjoncturelle, celle d'obtenir [les Jeux olympiques de 2024](#) que tout le monde souhaitait accueillir en France, cent ans après les Jeux de 1924. Ce projet du Grand Paris Express devint vite consensuel dès lors que furent acceptées les demandes des différentes collectivités territoriales, la présidence de François Hollande, à partir de 2012, y ajoutant lourdement les contraintes de son propre clientélisme. Tant et si bien que le projet passa des 40 gares initialement prévues à 68.

Malheureusement, et tout indispensable qu'il soit, je crains que le métro circulaire du Grand Paris ne soit pas livré avant 2024 pour la partie qui concerne les JO, pourtant prioritaire. Ce très vaste projet comportant donc 68 gares, dont certaines sont sises à une grande profondeur, 205 km et 8 lignes importantes (1), a un coût forcément élevé. En plus de ce programme, l'Etat a engagé le projet Eole qui prolonge le RER E de Saint-Lazare à Mantes et le projet CDG Express destiné à desservir l'aéroport de Roissy à partir de la gare de l'Est.

Surcoûts et délais. [La Cour des comptes, qui vient d'analyser la situation](#), rappelle qu'en 2010, le projet était évalué à 19 milliards d'euros et en 2017, après diverses évolutions, à 38,5 milliards. Les augmentations potentielles sont, en outre, loin d'avoir été toutes prises en compte, car « la trajectoire financière n'est pas maîtrisée » et les seuls intérêts financiers pourraient atteindre 134 milliards d'euros, reportant le remboursement complet de la dette à 2084 ! Cela sans même considérer que les taux d'intérêt peuvent être bouleversés sur une telle période.

Pour ce qui est de la dérive des comptes, la Cour reproche à la Société du Grand Paris de l'avoir masquée « par une valorisation très insuffisante des risques et aléas » alors que des dérapages de l'ordre 20 % à 45 % apparaissaient dès 2016 sur les lignes 15 sud et 16, « non communiqués au conseil de surveillance ». Ainsi par exemple, « le traitement des déblais coûtera plusieurs centaines de millions d'euros de plus que ce qui avait été estimé ».

Pour les JO 2024, l'excellence du réseau et la réalisation de programmes de transports ont été mis en avant. Le Bourget est le noyau de l'organisation des Jeux, 13,5 millions de spectateurs y sont attendus, avec un village où seront logés des milliers de journalistes du monde entier, et ce sont les futures lignes 16 et 17 qui desservent cette ville.

Le Conseil des ministres du 9 juillet 2014 avait décidé que « la desserte de l'aéroport d'Orly, l'accessibilité du plateau de Saclay, par les lignes 14 et 18, et l'accessibilité, grâce à la ligne 17, des zones d'activités économiques situées entre Pleyel et Roissy seraient accélérées » en vue d'une mise en service en 2024. Mais la ligne 15 sud, qui doit être la première à être mise en service, prenait déjà deux ans de retard par rapport au projet. La Société du Grand Paris, consciente du danger, a demandé au Premier ministre l'autorisation d'engager davantage de tunneliers moyennant un lourd surcoût, ce qui aggrave le dérapage déjà connu. Or, malgré ces moyens supplémentaires envisagés, le Centre d'études des tunnels « juge peu vraisemblable le respect des échéances de 2024 ». « Les délais et les contraintes de réalisation des puits d'accès et de montage des tunneliers supplémentaires sont très optimistes, la cadence de creusement est également très optimiste ». La Cour écrit encore : « Le calendrier de mise en service des lignes 17 et 18 en vue des Jeux Olympiques est quasi-inatteignable ».

La survie de Saclay. [Tony Estanguet, le président du Comité d'organisation des jeux \(Cojo\)](#), s'inquiète car, dans le dossier de candidature de la France, l'excellence du réseau et la réalisation de programmes de transports ont été mis en avant. Le Bourget est le noyau de l'organisation des Jeux, 13,5 millions de spectateurs y sont attendus, avec un village où seront logés des milliers de journalistes du monde entier, et ce sont les futures lignes 16 et 17 qui desservent cette ville.

Un collectif de chercheurs et le grand mathématicien et député LREM Cédric Villani [ont rappelé dans une tribune que « si les transports ne sont pas mis à niveau, Paris-Saclay mourra »](#). Ils rappellent l'importance des investissements financiers, moraux, les efforts consentis pour regrouper des établissements prestigieux mais aussi l'enclavement de ce pôle qui représente l'avenir de la recherche française et de conclure : « Les grands projets abandonnés au milieu de gué ne servent à rien. »

Sans être cruel devant cette catastrophe nationale, si difficilement rattrapable et dernière en date connue des nombreuses bombes laissées par François Hollande, il faut rappeler que l'Etat a choisi de mener lui-même ce vaste projet de transport alors que la compétence était naturellement dévolue à la région Ile-de-France et au Syndicat des transports (Stif),

expérimentés en la matière. La Cour des comptes est extrêmement sévère sur le comportement, l'absence de contrôle réel, et les dissimulations des agents de l'Etat dans la conduite d'un projet majeur dont les moyens ont en outre été tragiquement réduits en personnel et en compétence.

*(1) Ligne 15 ouest de Pont-de-Sèvres à Saint-Denis-Pleyel, via la Défense ; ligne 15 sud de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs, via Champigny ; ligne 16 de Noisy Champs à Saint-Denis Pleyel, via Le Bourget ; ligne 17 du Bourget au Mesnil-Amelot, via l'aéroport de Roissy ; ligne 18 de l'aéroport d'Orly au plateau de Saclay, puis à Versailles et Nanterre la Folie ; ligne 14 de la mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis-Pleyel (au nord) et des Olympiades à l'aéroport d'Orly (au sud), avec un prolongement de la gare Saint-Lazare à Saint-Denis-Pleyel ; ligne 15 est de Champigny à Saint-Denis-Pleyel ; ligne 11 prolongée de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier, puis Noisy-Champ.*