

Facture salée pour le supermétro du Grand Paris

Par **Laurence Albert** | 13/12 | 14:05 | mis à jour le 14/12 à 12:07

Selon le rapport Auzannet, le Grand Paris Express coûtera 9 milliards d'euros de plus que prévu. Seule solution, étaler les travaux.

Pascal Auzannet remet son rapport à Cécile Duflot. - DR



Une addition plus salée que prévue, un paiement étalé dans le temps, et un calendrier de travaux bouleversé. Crise oblige, Pascal Auzannet a proposé ce jeudi au gouvernement de revoir ses plans s'agissant de la construction des quatre lignes du supermétro qui doit ceinturer la banlieue parisienne sur 200 km.

Dans un rapport remis à la ministre de l'Egalité des territoires, Cécile Duflot, l'ancien patron des RER de la RATP a refait les comptes : s'il était effectivement réalisé en 2025, le métro ne devrait pas coûter 20,5 mais 30 milliards d'euros. Une inflation qui s'explique notamment par une dérive monétaire (3 milliards), un surcoût dans le tracé « orange » desservant la Seine-Saint-Denis, la connexion au réseau RFF, ou encore l'extension de la ligne 14 . L'addition serait alors essentiellement supportée par l'Etat et les collectivités locales, dont la contribution passerait de 5 à 12 milliards.

Trois scénarios

Toutefois, cette flambée des coûts « *ne remet nullement en cause le principe de réaliser la totalité du Grand Paris Express* », explique Pascal Auzannet. Qui suggère trois scénarios pour sortir de la nasse et contenir les coûts, dont un a visiblement sa préférence : tabler sur des travaux non plus simultanés mais étalés dans le temps, jusqu'en 2030 au lieu de 2025. Un « phasage » en cinq étapes qu'il justifie aussi par des contraintes techniques.

« *En considérant que les travaux se déroulent de 2015 à 2025, cela suppose alors une construction de 18 km par an en moyenne annuelle. A notre connaissance, un tel rythme n'a jamais pu être constaté en Europe sur une telle période* », explique-t-il. En premier lieu seraient privilégiés les tronçons sud (Pont-de Sèvre-Champigny) et nord (Nanterre-Rosny), ainsi que la liaison entre la gare Saint-Lazare et Pleyel. Les travaux, prévus à horizon 2020 coûteraient 12 milliards d'euros.

Plus inattendu, le rapport suggère dès 2023, de désenclaver la banlieue-est autour de Clichy-sous-bois (4 milliard) avant de boucler les arcs en 2026. Ce n'est qu'en toute fin qu'il envisage de relier Saclay à Versailles et de desservir les aéroports, sous réserve « *de savoir ce que les pouvoirs publics décideront concernant le projet CDG Express* ».

Arbitrages du gouvernement en février

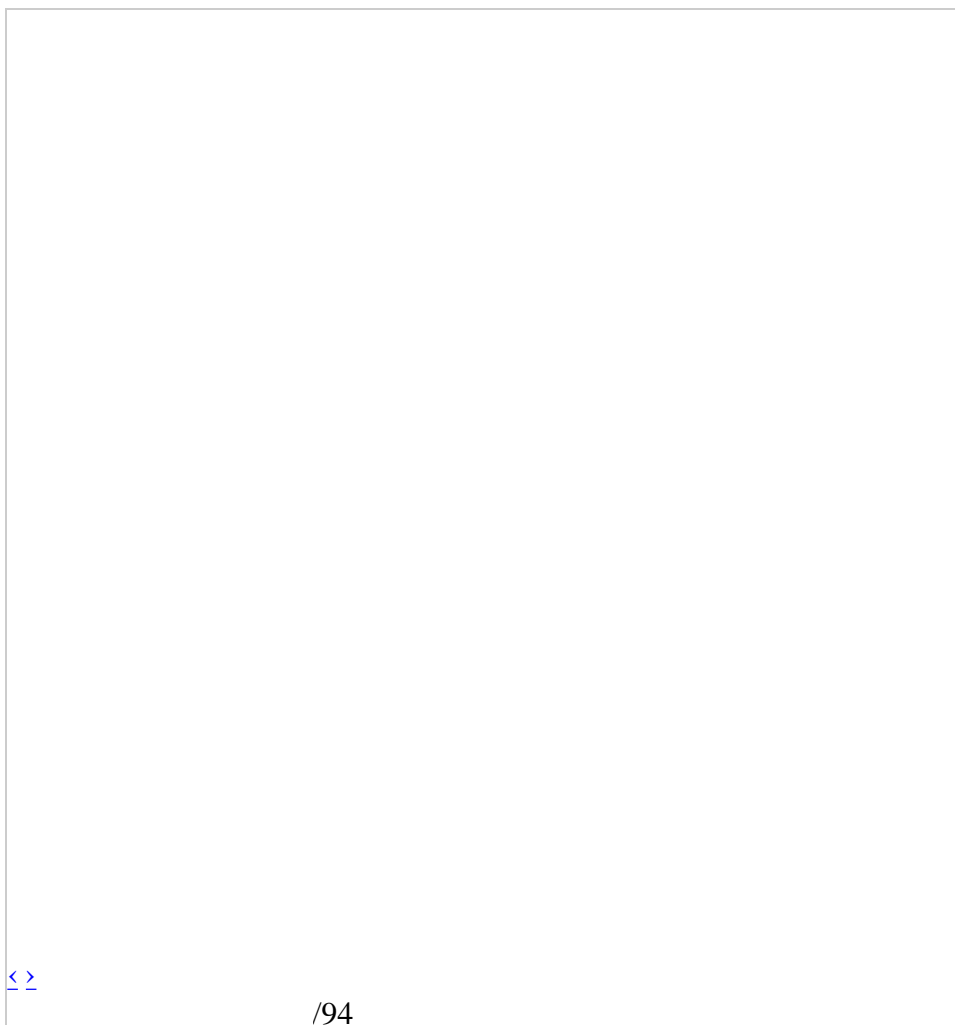
Ce jeudi, le rapport a été diversement accueilli par les élus. La député PCF de Seine-Saint Denis Marie-George Buffet a dénoncé les « *contraintes financières* » dont il est « *empreint* » tandis que le sénateur des Hauts-de-Seine, Philippe Kaltenbach s'est félicité de la « *faisabilité* » du projet. Le président de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon, avait, lui, mis en garde dès mercredi, demandant à ce que l'on ne touche ni à « *un accord politique* », ni au calendrier.

Le gouvernement a fait savoir qu'il rendra ses arbitrages en février, aussi bien sur le

supermétro que sur l'amélioration des transports franciliens existants.

POUR EN SAVOIR PLUS :

DOCUMENT L'intégralité du rapport :



Rapport Auzannet Grand Paris Express from lesechos2

A LIRE AUSSI :

Grand Paris : les élus locaux cherchent à sauver « leur » métro (11/12)

Ayrault s'engage sur le financement du Grand Paris (30/10)

Share 2

Écrit par **Laurence ALBERT**

Journaliste

lalbert@lesechos.fr