

# Le métro du Grand Paris risque de patiner sous le poids des procédures

- La construction du supermétro parisien impose de nouvelles méthodes de travail et des procédures adaptées à l'ampleur du projet.
- Pour l'instant, le calendrier est encore tenu à marche forcée.

## ÎLE-DE-FRANCE

**Dominique Malécot**  
dmalecot@lesechos.fr

Les investisseurs étrangers et les industriels français qui se plaignent de la lourdeur des procédures pour développer leurs affaires en France ont un allié inattendu. La Société du Grand Paris (SGP), qui est en charge de la réalisation du futur métro de rocade de la région parisienne, pourrait être victime des mêmes lourdeurs.

Directement concerné par les travaux du Grand Paris, le gouvernement en a pris conscience et a déjà pris plusieurs initiatives de simplification. La première est l'inscription dans la loi de transition énergétique d'un amendement sur les tréfonds (sous-sol des parcelles). Lorsqu'elle sera votée, la SGP ne sera plus tenue de les acheter. La déclaration d'utilité publique (DUP) de la ligne lui permettra de commencer à creuser les tunnels et d'indemniser les propriétaires a posteriori. « Cela ne change pas grand-chose pour eux, mais cela allège considérablement le travail et les délais pour la SGP, qui n'est plus contrainte de faire de la publicité foncière et de passer devant un notaire pour acheter », commente un proche du dossier.

L'ampleur du projet fait aussi ressortir une bizarrerie. Même si les enquêtes publiques et environnementales ont été faites pour un tronçon de ligne, elles sont à refaire pour chacune de ses gares. Et le

Grand Paris en compte 69 ! Cette question n'est pas réglée, mais la SGP a bon espoir d'être dispensée de ces enquêtes sur les gares, « s'il n'y a pas d'impact nouveau, fondamental, sur l'environnement », plaide son président, Philippe Yvin.

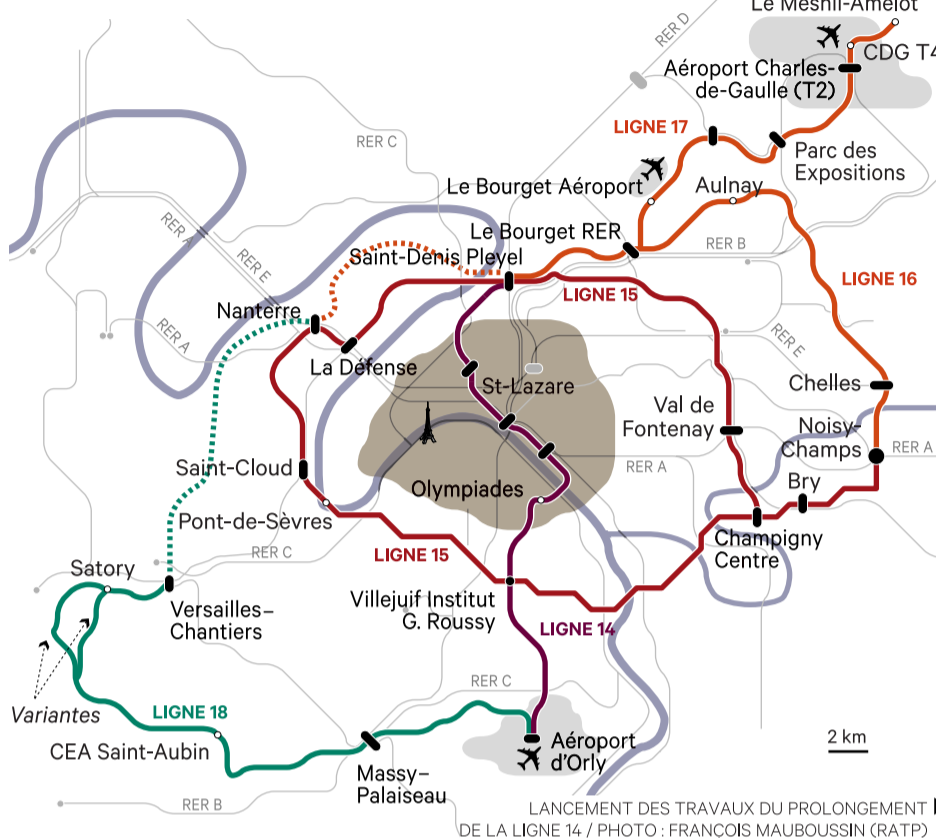
Peut-être encore plus important pour tenir les délais, la SGP milite aussi pour regrouper en une procédure unique simplifiée les nombreuses études à fournir pour chaque gare : loi sur l'eau, installation classée pour l'environnement, défrichement, protection des espèces naturelles animales et protection des espèces naturelles végétales ! « Normalement, nous sommes obligés de faire à chaque fois une enquête publique et un dossier d'impact sur l'environnement pour chacune de ces procédures. Or tout cela a déjà été fait pour le tronçon », souligne Philippe Yvin. La SGP prône donc une procédure unique avec enquête simplifiée par consultation d'un dossier sur Internet.

### Impliquer les collectivités

Elle ne part pas de rien. L'ancien préfet d'Ile-de-France, Jean-Pierre Dupont, préside une commission sur ces questions et des expérimentations ont eu lieu en région. Le projet de loi Macron prévoit une ordonnance pour sortir de l'impasse tout en respectant la charte de l'environnement, les droits du public et les conventions internationales.

Parallèlement, la SGP a aussi engagé avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France un travail de fond sur toutes les formes d'inter-

## Le métro du Grand Paris à l'horizon 2030



« LES ÉCHOS » / SOURCE : SGP



modalité possibles dans chaque gare. « L'idée est de se mettre d'accord avec les collectivités pour désigner une collectivité volontaire par gare qui accepte d'être maître d'ouvrage des aménagements urbains nécessaires avec la participation financière des différents acteurs, y compris la SGP », annonce Philippe Yvin.

Dans l'immédiat, la SGP continue à avancer à marche forcée sur ses principaux dossiers. Après la DUP de la ligne 15 sud le 24 décembre dernier, elle vient de recevoir l'avis – favorable – de la commission d'enquête sur la ligne 16. Elle lance aussi les études du site de maintenance d'Aulnay-sous-Bois sur cette même ligne. L'enquête

publique de la ligne 14 sud devrait débuter avant l'été. Toujours par souci d'efficacité, la SGP va confier à la RATP la maîtrise d'ouvrage des travaux de génie civil et de systèmes automatiques sur la ligne 14. Même démarche avec Aéroports de Paris pour la future gare d'Orly. C'est ADP qui la réalisera à partir de la fin de l'année. A terme, elle accueillera les passagers des lignes 14 et 18 et ceux de l'aéroport. Suivra à l'automne l'enquête publique de la ligne 15 ouest, élections régionales obligent, les enquêtes des lignes 17 et 18 sont repoussées début 2016. Enfin, les travaux sur la ligne 15 sud vont débuter à la fin de l'année à Champigny, Issy et Vanves. ■

## Le financement fera une petite place au privé

**L'essentiel du financement du métro du Grand Paris se fera sur fonds publics, mais le projet ne pourra se passer de fonds privés.**

L'Etat devra trouver de 30 à 40 milliards d'euros pour financer l'ensemble du réseau de métros compris dans le Grand Paris Express à l'horizon 2030. Et il ne pourra guère compter sur ses propres ressources. L'idée de recourir à des partenariats public-privé (PPP) a été enterrée par le gouvernement Fillon.

« La conception traditionnelle du PPP est impossible », juge Philippe Yvin, le président la Société du Grand Paris (SGP). Le projet comporte trois parties distinctes. La conception et la réalisation du métro par la SGP, d'une part, son entretien confié par la loi à la RATP, d'autre part, tandis que le ou les exploitants seront choisis par le Syndicat des transports d'Ile-de-France. En clair, le titulaire d'un PPP ne pourrait pas se rémunérer sur l'entretien de l'infrastructure, pas plus qu'il ne serait assuré d'exploiter le réseau. S'y ajouterait une dimension risque que peu négligeable sur un projet souterrain de cette ampleur. Une entreprise privée devrait la financer, ce qui augmenterait le coût bancaire du projet.

Pour autant, la SGP ne ferme pas la porte à ce type de solution pour certains tronçons ou plutôt certaines gares combinant travaux de conception et de réalisation. Cela resterait de toute façon très marginal. « Le monde du BTP préfère que le maître d'ouvrage assume pleine-

ment son rôle de conception qui est fixé par la loi, aille jusqu'au bout des études pro et jusqu'à l'écriture des marchés de génie civil », observe le président de la SGP.

Il est d'ailleurs confiant sur la pérennité du financement des travaux par le budget de l'Etat. « Personne ne peut spéculer sur l'avenir, mais, à partir du moment où c'est une entreprise publique à laquelle le Parlement a affecté des ressources spécifiques, on ne voit pas pourquoi, une fois le projet engagé, le Parlement enlèverait des ressources pour payer le projet puisqu'elles serviront dès 2020 à rembourser des emprunts », remarque Philippe Yvin.

### Fonds européens

Reste que cela ne suffira pas. Qu'elles viennent du public ou du privé, il faudra affecter des ressources supplémentaires à la SGP. « Certaines viendront du domaine, notamment des commerces et de la publicité dans les gares », explique Philippe Yvin en évoquant aussi les espaces de coworking prévus dans certaines d'entre elles. Cela sans oublier les réseaux de fibre optique parcourant les tunnels ou la redevance d'usage acquittée par les exploitants du métro.

D'ici là, la SGP compte beaucoup sur le prêt de 4 milliards d'euros que lui a accordé la Caisse des Dépôts en décembre et sur le milliard d'euros que la BEI lui a annoncé peu après. Ils sont de nature à favoriser un financement du Grand Paris dans le cadre du futur plan Juncker, s'il est voté. Le fait que le projet du Grand Paris soit prêt pourrait être déterminant. — D. Ma.

## Le transport doit doper l'économie régionale

**Un groupe de travail plaide pour qu'on n'oublie pas les objectifs de développement économique du Grand Paris.**

Au bout du tunnel, la croissance. Les lignes de métro du Grand Paris doubleront le réseau actuel à l'horizon 2030. Mais ce n'est que la partie émergée de l'iceberg. En clair, l'infrastructure d'un projet économique qui doit redonner du souffle à l'Ile-de-France pour créer des centaines de milliers d'emplois dans les vingt ans à venir et entraîner avec elle les autres régions françaises.

C'est pour appuyer la politique du gouvernement dans cette direction que l'association de grandes entreprises Paris Ile-de-France Capitale économique (PIDFCE) a constitué un groupe de travail présidé par Jean Lemierre, président de BNP Paribas. Réunissant une cinquantaine d'experts (industriels, gestion-

naires d'infrastructures, avocats d'affaires, économistes, groupes de BTP), il a présenté hier à la CCI de Paris les résultats de ses travaux.

Première conclusion, pour atteindre ces objectifs, « il est impératif de maintenir la cohérence du projet dans son ensemble et de respecter les délais et les coûts », indique Pierre Simon, président de PIDFCE. Pour ces experts, il y a un vrai risque d'oublier les objectifs du projet. « Il est à la merci de dérives provoquées par un grain de sable » dit l'un d'eux. Il est donc important qu'il continue à être géré au plus haut niveau de l'Etat, actuellement l'Elysée et Matignon, avec une volonté politique forte.

Le groupe de travail insiste aussi sur la nécessité de sécuriser le plan de financement et les moyens de la Société du Grand Paris (SGP) en charge de la construction du métro. Il s'agit notamment de « ne plus ponctionner les ressources de la SGP pour financer d'autres projets de

transport, or la tentation est grande, puisque, dans un premier temps, la SGP accumule des recettes avant de pouvoir les dépenser intégralement », développe Pierre Simon. Il pointe également la faiblesse des moyens humains de la SGP (chaque embauche doit être compensée par un départ au ministère de l'Ecologie) au moment où on lui confie de nouvelles tâches.

### Nouvelles ressources

Sur le financement, le groupe de travail acte le fait que de grands investissements de ce type sont « obligatoirement majoritairement publics ». Il souligne que, au-delà « du paiement des titres de transport, qui reste un élément essentiel de l'équilibre financier », il convient de développer les revenus fonciers du réseau, les loyers, redevances d'exploitation, le « naming » des stations, les recettes des infrastructures numériques et des données collectées. Il s'est aussi penché sur

## 200

### KILOMÈTRES DE LIGNES

Le réseau du Grand Paris Express représente quelque 200 kilomètres de lignes à construire pour 26 milliards d'euros, 40 milliards en incluant la mise à niveau du réseau existant.

des dispositifs de financement adaptés à certains lots techniques du projet tels que SEM à objet unique ou concessions. Il évoque aussi des fonds dédiés pour accueillir des investisseurs étrangers.

Des pistes qui se déclinent, avec une part plus grande au privé, pour l'aménagement autour des gares. Ce dernier devra aussi prendre en compte le réseau routier que nécessitera l'ouverture de certaines d'entre elles et la logistique en zone dense.

— D. Ma.