

# Dérapiage express pour le Grand Paris

Le budget du nouveau métro francilien pourrait dériver de 10 milliards supplémentaires et atteindre les 35 milliards d'euros

La fête est-elle déjà ternie ? Alors que Paris vient d'être désignée ville hôte des Jeux olympiques d'été de 2024, le spectre d'un important dérapage budgétaire pèse sur le Grand Paris Express, l'un des principaux « atouts » de la candidature parisienne.

Même si cette nouvelle infrastructure n'est pas comptabilisée dans le budget des JO, son coût est scruté, car l'obtention de l'événement oblige la Société du Grand Paris (SGP) à livrer d'ici à 2024 au moins deux ou trois des quatre lignes nouvelles (15, 16, voire 17), ainsi que le rallongement de la ligne 14, actuellement en chantier.

Ce « chantier du siècle » devrait coûter bien plus cher qu'envisagé. Selon la lettre professionnelle *Mobilette*, le Grand Paris Express, évalué à 22 milliards en 2010, pourrait, au rythme actuel des dépenses, coûter 35 milliards d'euros. La SGP refuse de commenter ce nouveau chiffre.

Début août, le gouvernement a évoqué lors d'une réunion la question du Grand Paris Express et de ses perspectives financières. Des décisions sont attendues le 23 octobre. Ce jour-là, le président de la République, Emmanuel Macron, prendra la parole

lors de la conférence territoriale d'Ile-de-France.

Faut-il raboter certaines dépenses, redimensionner le projet et repousser la livraison de certaines lignes, voire en reconfigurer ou en annuler ? En 2013, le gouvernement Ayraut avait déjà revu ses ambitions à la baisse sur ce projet lancé par Nicolas Sarkozy. A l'époque, le budget était déjà en train de dériver autour de 26,6 milliards d'euros. Plusieurs mesures avaient permis de le ramener autour de 24,7 milliards d'euros et les ressources financières avaient été sécurisées par le biais d'une dotation financière et de diverses taxes sur l'activité en Ile-de-France.

Début 2017, Philippe Yvin, le président de la SGP, qui gère le projet, évoquait la somme de 25,7 milliards d'euros. « *Les coûts peuvent encore progresser*, assurait-il au *Monde*. *C'est encore compliqué de donner un prix théorique de l'ensemble du projet.* » Soit, mais on restait encore très loin d'une somme de 35 milliards d'euros.

Comment expliquer un tel dérapage ? Il y a d'abord la démesure du projet. Alors que le métro parisien est construit quelques mètres sous terre, les nouvelles lignes sont enterrées très profon-



Travaux au Fort d'Issy-Vanves-Clamart, future station de la ligne 15 du métro.

G. ROLLANDO/  
SOCIÉTÉ  
DU GRAND PARIS

dément, ce qui entraîne de nombreux aléas. Selon *Mobilette*, certaines sections du futur métro pourraient atteindre « plus de 300 millions d'euros du kilomètre » ! Par comparaison, un kilomètre de ligne à grande vitesse est évalué autour de 25 à 30 millions d'euros.

## Enquêtes administratives

De même, quelques-unes des 68 nouvelles gares seront installées à plus de 100 mètres de profondeur, ce qui, là encore, alourdit la facture. « *Pour certaines gares, le coût est absorbé à 92 % par le génie civil souterrain* », souligne la lettre professionnelle.

Autre hypothèse pour expliquer la dérive des coûts : les groupes de BTP ont-ils gonflé leur prix ? La SGP a alloué pour la seule ligne 15 Sud 3,7 milliards d'euros

de contrat de génie civil pour la quasi-totalité des entreprises de BTP français, des grandes majors aux sociétés plus modestes. Seules des enquêtes administratives ou de la Cour des comptes, pour examiner les appels d'offres, permettront de répondre à cette question.

Des critiques ont par ailleurs été émises sur la légèreté des effectifs de la SGP, qui la rend très vulnérable face aux acteurs du BTP. Avec 210 salariés, l'établissement public responsable de la mise en œuvre du projet est en effet obligé de recourir systématiquement à des sociétés d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour mener ses appels d'offres.

De même, alors que les premiers tunneliers s'apprentent à entrer en action sur la future ligne 15 Sud d'ici au mois de novembre, la

**En 2013, le gouvernement Ayraut avait revu ses ambitions à la baisse. Le budget était déjà en train de glisser**

SGP a été extrêmement conciliante avec les collectivités locales, leur partenaire-clé. Selon *Mobilette*, « *du tracé des lignes à l'implantation des gares, le rapport coût/efficacité n'a pas vraiment primé depuis 2011* » dans le rapport avec les élus. En clair, la Société du

Grand Paris a accepté assez systématiquement les desiderata des élus, ce qui, à terme, a fait déraiser les dépenses.

Enfin, sous la tutelle de plusieurs ministères (Bercy, transport, etc.) et de la préfecture d'Ile-de-France, la SGP est peu ou mal contrôlée par l'Etat. « *Depuis cinq ans, confie un connaisseur du dossier, la Société du Grand Paris travaille et avance pour tenir avant tout des délais extrêmement serrés. Il ne dispose plus de pilotage politique. C'est à l'Etat de montrer un leadership et de nommer, enfin, un responsable de rang ministériel qui a l'oreille de l'Elysée pour prendre ce sujet. Ce n'est que comme ça que l'on mènera à bien le projet. C'est à Emmanuel Macron de donner ses orientations et ses priorités.* » ■

PHILIPPE JACQUÉ