

La facture très salée du supermétro

Selon le site spécialisé Mobilettre, le coût global de construction des 200 km de nouvelles lignes du Grand Paris Express atteindrait les 35 Mds€. Une explosion de 25 % qui pourrait remettre en cause une partie du projet.

PAR JEAN-GABRIEL BONTINCK

Le « chantier du siècle » est-il en train de dérapage ? Les travaux du Grand Paris Express, supermétro automatique constitué de 200 km de nouvelles lignes de métro et de 68 gares en banlieue parisienne, entrent à peine dans le dur que, déjà, la question du surcoût du projet vient les remettre en cause.

Selon le site spécialisé Mobilettre, le chiffre de 35 Mds€ a été évoqué, lors d'une réunion ministérielle à Matignon début août. C'est au moins 8 milliards de plus (25 % de hausse) que le coût maximal annoncé jusqu'alors par la Société du Grand Paris (SGP), en charge du projet ! Un dérapage qui a poussé le gouvernement à réfléchir à des évolutions possibles du schéma global du Grand Paris, et à un contrôle plus strict des dépenses de la SGP.

D'OÙ VIENT CE SURCÔÛT ?

Officiellement, la SGP ne fait pas de commentaire. « Dans un chantier de cette ampleur, les coûts sont sans cesse réévalués. Il est toujours difficile de calculer le coût précis des aléas de chantier », explique un proche du dossier. Le chiffre pharaonique de 35 Mds€ n'est donc pas forcément exagéré. Certaines des 68 gares seront à 50 m sous terre, une profondeur jamais atteinte en France. Pour ces travaux inédits, les mauvaises surprises peuvent être légion. Il suffit de voir les soucis de la ligne 14 après l'inondation porte de Clichy...

Les coûts peuvent aussi être revus à la hausse en fonction des réponses aux appels d'offres. Pour la ligne 15 Sud (Pont de Sèvres - Noisy-Champs), 3,7 Mds€ de marché ont été attribués, essentiellement à Vinci, Bouygues et Eiffage. De là à dire que ces géants du BTP ont pu s'entendre pour évaluer les coûts à la hausse, il y a un pas que certains commencent à franchir, même si



Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis). Les travaux ont commencé pour la construction du futur métro du Grand Paris. Ce chantier pharaonique pourrait être redimensionné pour revoir les coûts à la baisse.

s'accélère. Des annonces sont possibles mardi pour les Assises de la mobilité organisées par le gouvernement et le 23 octobre pour la conférence territoriale de l'Île-de-France avec le président de la République.

LE PROJET EST-IL MENACÉ ?

« Difficile politiquement de renoncer à certaines lignes promises aux élus et aux habitants », fait valoir un proche du dossier. Personne n'évoque encore des abandons de lignes, mais un changement de calendrier est toujours possible.

Selon Mobilettre, lors de la réunion du 2 août, « le Premier ministre a évoqué explicitement les lignes 17 (Saint-Denis Pleyel - Le Mesnil-Amelot) et 18 (Orly - Versailles), susceptibles d'être reconsidérées dans leur calendrier et leur dimensionnement ». Ces deux lignes coûteraient environ 5 Mds€, pour un trafic voyageur relativement faible (seulement 15 000 voyageurs par heure sur la 17 et 50 000 à 100 000 sur la 18). Pas sûr, dans ces conditions, que ces lignes voient le jour dès 2024 comme cela est actuellement prévu...

rien n'est avéré. « Cela bruisse de rumeurs. Quand des tronçons dépassent les 200 M€ par kilomètre, c'est qu'il y a un loup », glisse un bon connaisseur du Grand Paris.

QUE VA FAIRE L'ÉTAT ?

Actuellement, la SGP touche environ 550 M€ d'argent public par an, via une taxe spéciale Grand Paris sur vos impôts locaux. Le reste du projet est financé par l'emprunt. Relativement autonome jusqu'à présent, la SGP semble désormais dans le viseur de Bercy. Différents rapports administratifs ont été réalisés cette année sur la question, par l'inspection des finances, le Conseil général de l'environnement et développement durable (CGEDD) ou

la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM). Désormais, alors que l'obtention des JO 2024 est acquise – le

Grand Paris Express était présenté comme un des atouts majeurs de la candidature –, les langues commencent à se délier et le calendrier

« Une dérive qui n'est pas acceptable »

VALÉRIE PÉCRESSÉ, PRÉSIDENTE LR DE LA RÉGION ET D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

EN TANT QUE présidente de la région et de l'autorité organisatrice des transports, Île-de-France Mobilités, Valérie Péresse suit de près la construction du Grand Paris Express. Elle s'alarme aujourd'hui des surcoûts de ce chantier hors norme. « J'ai alerté à plusieurs reprises sur une grave dérive des coûts du Grand Paris Express en conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, qui ne

sont pas acceptables, indique-t-elle. J'ai refusé de voter en novembre les surcoûts de 8 % de la ligne 14 Sud proposés par la SGP, près de 200 M€, car c'est la responsabilité du maître d'ouvrage de maîtriser les coûts et de garder le contrôle du projet. » Cette dérive de coûts, selon elle, pourrait « mettre en danger la réalisation des autres lignes du Grand Paris Express ». Elle propose

« une modération du coût des gares où la SGP fait parfois un geste architectural avec des coûts pharaoniques ». « On peut réussir le Grand Paris Express avec des gares plus sobres, tout aussi fonctionnelles et intégrées dans leur environnement », estime Valérie Péresse, qui a par ailleurs demandé au préfet de région de lui remettre les résultats des audits en cours à la SGP.

J.-G.B.

CONTACTEZ-NOUS

Une question, une info ? Notre adresse : transports@leparisien.fr