

Le coût réel du métro Grand Paris Express n'est pas encore connu

DOMINIQUE MALECOT ([HTTP://WWW.LESECHOS.FR/JOURNALISTES/INDEX.PHP?ID=224](http://www.lesechos.fr/journalistes/index.php?id=224)) | Le 16/01 à 06:00 | Mis à jour à 10:16



© BIG - Silvio d'Ascia - Société du Grand Paris / Gare Pont de Bondy, (ligne 15 Est) par BIG et Silvio d'Ascia (visuel du concours) - BIG - Silvio d'Ascia - Société du Grand Paris

Les études réalisées pour construire le métro permettent d'affiner les prévisions de coûts.

Aujourd'hui, le président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP), Philippe Yvin, ne tarit pas d'éloges sur le modèle de financement du métro du Grand Paris imaginé par Christian Blanc. « *Ce modèle est très spécifique dans l'histoire des transports publics. Tout le monde ne s'en est pas rendu compte au départ* », explique-t-il.

En effet, pour chaque projet de transports en Ile-de-France, il faut assembler les financements des différentes parties prenantes - Etat, région, départements et, dans certains cas, communes - pour créer un budget spécifique. Tout récemment, le bouclage

du financement du prolongement du RER Eole à l'ouest a été épique. A l'opposé, pour construire le métro du Grand Paris, classé réseau d'intérêt national, la SGP dispose d'un budget global. Il est alimenté par des recettes fiscales affectées de l'ordre de 500 millions d'euros par an. Elles lui permettent d'emprunter. Aux conventions signées avec la Caisse des Dépôts et la Banque européenne d'investissement s'ajoutent aujourd'hui des emprunts sur les marchés.

Le budget de la SGP est global, c'est ce qui lui permet de lancer parallèlement la conception et la réalisation de l'ensemble du réseau, mais ses dépenses sont strictement encadrées, ligne par ligne.

5.000 sondages du sol

Le processus se déroule en trois étapes. *« Nous sommes partis d'un schéma, des lignes dessinées sur un plan et 68 gares. A partir de là, des études préliminaires, assez théoriques, sans sondages du sol, ont été faites et ont débouché sur une estimation chiffrée du projet »*, explique Philippe Yvin. Des ajustements techniques, notamment sur la longueur des quais, et des rames ont complété ces études pour contenir les coûts. Le conseil de surveillance de la SGP a pu ainsi voter des dossiers d'investissement qui cumulent de l'ordre de 25 milliards d'euros.

La SGP a commencé à affiner ses prévisions de coûts grâce aux études d'avant-projet, plus précises que les études préliminaires, grâce aux quelque 5.000 sondages du sol qu'elles ont permis de réaliser. *« Nous aurons le total estimatif en fin d'année 2017. Avant, il est difficile de se prononcer, indique Philippe Yvin. mais connaissons déjà certaines évolutions. »*

Plusieurs d'entre elles ont été demandées par le gouvernement, le STIF ou la RATP, gestionnaire de l'infrastructure, qui a précisé ses demandes au fur et à mesure de **l'avancement (http://www.lesechos.fr/finance-marches/vernimmen/definition_comptabilisation-a-lavancement.html#xtor=SEC-3168)** du projet. Par exemple, l'interopérabilité, à Champigny, entre la ligne 15 et la ligne 16 n'était pas prévue. Pour sa part, le STIF a demandé un site de maintenance supplémentaire à Aulnay-sous-Bois pour séparer la gestion des lignes 15 et 17. *« Il y a eu un certain nombre de demandes comme cela qui ont entraîné des coûts complémentaires et non supplémentaires »*, précise le président de la SGP. Parallèlement, les sondages ont permis d'affiner la connaissance des sols dont la nature détermine la profondeur des tunnels et, donc, celle de la gare, elle-même dépendante de la géologie, d'où des différences avec les évaluations initiales.

Toutefois, le coût estimatif du projet, qui pourra être calculé à la fin de l'année, comportera encore des incertitudes. Elles seront levées progressivement pour connaître le coût global. Ces incertitudes tiennent au prix du foncier, à la conjoncture des marchés, qui peut amener les entreprises à faire des offres plus ou moins élevées. La SGP est d'ailleurs très soucieuse d'entretenir une vraie concurrence. Autre incertitude, le coût de traitement des déblais à traiter, de 20 euros à 200 euros la tonne. Or les sondages ne permettent pas de connaître définitivement l'état des terres à traiter. *« Il y a sur ce sujet précis une marge d'incertitude que nous ne pourrions réduire que progressivement, mais qui n'est pas négligeable »*, conclut Philippe Yvin.

UN INVESTISSEMENT RENTABLE

L'infrastructure du Grand Paris Express créera une valeur sociale d'au moins 60 milliards d'euros et générera 100 milliards d'euros de PIB supplémentaires à long terme, selon les calculs de la Société du Grand Paris. Cela représente 4 milliards d'euros par an pendant 25 ans pour la région parisienne dont le PIB atteignait 642 millions d'euros en 2013. L'investissement du Grand Paris Express bénéficiera à la région et à l'ensemble de la France, par le biais des mécanismes de redistribution. La région parisienne crée en effet au moins 30% du PIB national mais n'utilise que 22% du revenu disponible. La différence va aux autres régions. Les bénéfices économiques du Grand Paris Express auront donc bien un effet positif pour l'ensemble du pays. En termes d'emploi, les prévisions tablent sur au moins 100.000 créations liées au Grand Paris Express, d'ici à 25 ans. Ils s'ajoutent aux 685.000 emplois résultant de la croissance naturelle de l'Île-de-France.

MOODY'S NOTE LA SGP AA2/PRIME-1

Moody's Public Sector Europe (MPSE) a attribué une note Aa2 d'émetteur à long terme et une note Prime-1 d'émetteur à court terme à la Société du Grand Paris (SGP). Elles sont assorties d'une perspective stable. *« Les notations Aa2/Prime-1 de la SGP se situent au même niveau que celle de son actionnaire, l'Etat français »*, indique Moody's. L'agence de notation justifie aussi sa note par le statut spécial d'établissement public à caractère industriel et commercial spécifique de la SGP, sa mission d'intérêt général très claire, ainsi que le soutien et le contrôle très importants de l'État dont la SGP fait l'objet. *« La notation est alignée sur la notation souveraine de la France. Dans une perspective d'analyse crédit, une distinction entre la SGP et l'État n'a pas de sens compte tenu des liens opérationnels et financiers très étroits*

entre les deux », ajoute l'agence.

D. Ma., Les Echos

@DMalecot (<https://twitter.com/DMalecot>) Suivre @DMalecot
(<https://twitter.com/DMalecot>)