

GRAND PARIS: ANALYSE CRITIQUE DU RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES

Alexandre Faure

23/02/2018

Le 17 janvier dernier, la Cour des comptes publiait son rapport sur la Société du Grand Paris (SGP) et dressait un bilan de sa mise en place en vue de la réalisation du projet de réseau de transport du Grand Paris Express. Alexandre Faure, doctorant à l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS), revient sur ce rapport et analyse l'évolution de la gestion du Grand Paris Express.

La Cour des comptes a rendu le 17 janvier 2018 un rapport sur le Grand Paris Express. Elle veut un remaniement de la Société du Grand Paris, une clarification de son statut et une refonte du modèle économique et financier. La presse a retenu une volonté de diminuer le projet. Pour rappel, le Grand Paris Express est un programme de transports en commun impulsé sous Nicolas Sarkozy, ayant pour objectif de construire une grande ligne en ceinture autour de Paris et de relier Roissy et Saclay par un métro automatique. Suite à des aménagements et notamment à un accord en 2011 avec le Conseil régional d'Île-de-France, le Nouveau Grand Paris comportera aussi une ligne supplémentaire entre la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne pour améliorer la desserte dans ce secteur. Cet accord avec la région est le résultat d'un ancien projet porté par les élus val-de-marnais, intitulé Orbival (devenu Arc-Express une fois le soutien de la Seine-Saint-Denis, du Conseil régional et de Paris assuré), lui-même faisant référence au projet de la RATP : Orbitale. La fusion de l'ensemble de ces propositions est définitivement actée par l'accord de 2013 entre de nombreux acteurs franciliens et le gouvernement, sous l'égide de Manuel Valls (député-maire d'Evry).

La Cour des comptes ne remet pas en cause le tracé ou la portée de ce projet. Elle insiste sur l'importance pour l'ensemble des territoires concernés de voir émerger une infrastructure de transports adaptée à la densité de la banlieue parisienne, pour désenclaver les parties les plus éloignées de Paris (temporellement) et désengorger les structures existantes. Le vrai problème est celui de sa gestion. Pour faire le Grand Paris Express, la loi relative au Grand Paris de 2010 crée la Société du Grand Paris, un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), devant construire les infrastructures et prévoir un mode de financement adéquat. Ce dernier se base sur

un projet de 23 milliards d'euros, financé par un emprunt (et un ré-emprunt), ainsi que par des recettes calculées sur un modèle contesté (chaque mètre carré de bureau construit aux abords des nouvelles stations sera taxé par la SGP, en plus d'un impôt ajouté à la taxe d'habitation). Mais, entre 2010 et 2017, le coût dévolu à la SGP est passé de 23 milliards d'euros à environ 40 milliards d'euros. Pourquoi ?

L'augmentation des frais, raison la plus importante

Comme dans la plupart des grands programmes d'aménagement, les coûts sont sous-estimés pour que le politique accepte d'engager les sommes et ne puisse plus faire marche arrière une fois le projet lancé. Autre difficulté, la construction en souterrain du programme (il avait été proposé de faire l'ensemble en aérien mais un conflit entre les lobbyistes de Bouygues et Vinci a abouti à la première solution) apporte son lot de surprises (cavités, géologie, composition des sols) qui alourdit la note.

Volonté politique de transférer à la SGP une partie des travaux engagés d'autres structures

C'est le cas du prolongement de la ligne 11 et de la 14, de la construction du RER EOLE (Est-Ouest-Liaison-Express), du matériel de maintenance d'une partie du réseau existant... La Cour des comptes est également méfiante vis-à-vis du Conseil régional qui a annoncé son intention de ne pas financer sa part des travaux concernant les connexions entre les réseaux existants. À force d'ajouter quelques centaines de millions par-là, quelques milliards par-ci, la note grimpe nécessairement.

La saturation du marché

En demandant à ce que le calendrier soit resserré pour que toutes les lignes soient livrées avant 2030, le Grand Paris nécessite de nombreux tunneliers, de nombreuses équipes de chantiers sur un marché restreint. En raison du jeu entre offre et demande, les prix vont augmenter, et cela se ressentira sur la facture.

Au-delà de ces augmentations, certainement en grande partie justifiées et justifiables, il y a un point qui inquiète plus que les autres la Cour, c'est le modèle de l'emprunt et du ré-emprunt. Dans le cas du financement initial, les sommes perçues par la SGP *via* les impôts et les taxes étaient suffisantes pour rembourser à terme l'emprunt contracté, ainsi que les autres emprunts nécessaires au recouvrement définitif de la dette. Dans le cas où l'emprunt couvre la quarantaine

de milliards prévus par la nouvelle mouture, les recettes pourraient ne pas être suffisantes surtout dans le cas d'une hausse à venir des taux d'intérêts qui menaceraient alors la capacité de ré-emprunt. Le montage de la SGP pose un problème de faillite structurelle que la Cour des comptes estime potentiellement à plus de 130 milliards. Le rapport demande donc un remaniement du statut de la SGP pour qu'elle ne menace pas les comptes de l'État en cas de faillite, ainsi que l'élargissement de l'équipe travaillant dans la Société Grand Paris, trop faible en l'état pour un montage financier aussi important. Le métro nouveau n'est pas menacé ; la Cour des comptes demande un calendrier et une structures plus fiables, plus à même de construire un projet essentiel pour la banlieue parisienne.