

L'imposture du Grand Paris Express – avis d'experts

Gilles Dansart, expert transports, éditeur de *Mobilette* et *Mobitéléx*

« Beaucoup de réactions, très majoritairement positives, dont plusieurs soulagées que le débat soit ouvert - et pas cantonné aux réseaux fermés ».

Extrait du Mobitéléx 473 :

« GPE, ou comment atteindre au plus vite le point de non retour

S'agissant du Grand Paris Express, Jean-Pierre Orfeuil retrace son itinéraire sur une quinzaine de pages parue au sein d'un ouvrage collectif, *«L'imposture du Grand Paris Express»* *, qui oscille entre la charge de la brigade légère et le pamphlet vibronnant. Tout en restant dans un style incisif, il reste documenté et fait montre d'un recul mordant sur les différentes étapes de l'irréversible montée en puissance du GPE: *«Comment atteindre au plus vite le point de non retour», «comment se positionner hors des clous, en situation d'exceptionnalité», «comment entretenir le buzz»*... L'universitaire n'en est pas à sa première charge sur le sujet, mais celle-ci donne le vertige tant elle démonte les ressorts d'une fuite en avant qui emporte tout : la raison budgétaire comme les finalités économiques, écologiques et sociales.

On lui sait gré de citer quelques-uns des considérants de la délibération du Stif du 8 décembre 2010, il y a quinze ans ! Parmi lesquelles : *«Le projet ne répond que très partiellement aux besoins de déplacements actuels et futurs.»* Alors, à la fin, qui aura raison ? On pressent qu'à part la ligne 15, qui ressort d'une logique de rocade proche de Paris depuis longtemps justifiée par une analyse des flux et des déplacements, quelques autres mettront très longtemps à voir leurs rames bondées. Pouvait-on se payer une anticipation aussi massive quand certains transports du quotidien souffrent encore tellement et auraient mérité une modernisation d'ampleur?

Fort logiquement, Jean-Pierre Orfeuil étend sa critique de la SGP à l'ensemble des sociétés de projet en gestation. *«En gageant des emprunts par des taxes additionnelles peu douloureuses au départ, sans limite de durée et modulables en tant que de besoin»,* écrit-il, *«on affranchit les élus de la démonstration de la solidité socio-économique de leurs projets (ce qu'un régime de concession aux risques du concessionnaire ne permettrait pas), on évite les inévitables variations annuelles des budgets publics, et l'on fait supporter l'essentiel de l'effort à des générations qui sont pas celles des décideurs. Dit autrement, les élus ont enfin le moyen de se valoriser par de grands projets même lorsqu'ils n'ont pas un sou vaillant. Du grand art, jusqu'au jour où les citoyens découvrent que ce système a permis de financer des projets peu calés sur leurs besoins, ou que les marchés sonnent la fin de la partie...»*

L'État aura-t-il la sagesse de ne pas faire des Serm partout à n'importe quel prix, et de privilégier les projets indispensables ? Sera-t-il rappelé à l'ordre par les trésoriers de la France ? C'est tout l'enjeu de l'année 2025 : stop ou encore à l'inflation des projets et des sociétés de projet ? Tout se passe comme si face aux 83,9 milliards du Grand Paris Express (1), on pouvait bien se permettre d'abonder un peu la province...

(1) Estimation à date des dépenses de la SGP (en milliards d'euros), publiée dans le rapport de la Cour des Comptes du printemps 2024.

Grand Paris Express	44,9
Interventions	3,6
Taxes foncières	5,1
Frais de fonctionnement	0,7
Charges financières	29,5
Total	83,9

* "L'imposture du Grand Paris Express – Un éléphant blanc qui trompe énormément", disponible sur commande – 16€ port inclus. [Commander maintenant](#) »

Alain Bonnafous, professeur d'université émérite, économiste des transports

Je crois que c'est un livre de salubrité publique à un moment où la double dette crée des obligations inédites. Elles sont gaillardement traitées dans cette affaire. C'est très clair et solide surtout pour un lecteur qui, comme moi, ne maîtrise pas bien le dossier.

La mise au panier des méthodes élémentaires de programmation des investissements m'avait inquiété dès lors que des tracés avaient précédé une analyse approfondie et que l'on s'est préoccupé des évaluations après (à l'évidence en les sollicitant beaucoup pour une justification ex post).

Mes très sincères félicitations aux auteurs.

Xavier Capodano, librairie *Le Genre urbain*, spécialisée en urbanisme

« Il n'est pas simple de s'opposer à la doxa, surtout quand celle-ci promet monts et merveilles de vertus avec une communication redoutablement efficace. C'est pourtant le pari (un pari "endurant", ils et elle alertent depuis plus de 15 ans) que font nos quatre auteurs sur ce que l'on présente, et à juste titre, comme le chantier du XXIe siècle : Le Grand Pari Express.

Tout d'abord une mise au point, rien dans ce texte, ne remet en cause la nécessité d'engager le réseau de transport francilien vers une couverture plus grande du territoire, au service du plus grand nombre et avec une efficacité, autant que faire se peut, optimale. Mais rien n'oblige nos auteur.e.s à céder à "la séduction du grand projet qui résout tout", et disons-le tout net, leur constat est aussi accablant qu'implacable, je me permettrais d'ajouter que cela "fait froid dans le dos" tant le décalage est immense entre ce qui nous a été "vendu" et la réalité.

Rien n'échappe à nos contributeurs : dérapage financier (euphémisme) où la note va sûrement dépasser les 80 milliards (19 milliards annoncés en 2010), gares pharaoniques, obsession de l'attractivité pour un "Paris ville-monde", la fable de la diminution de l'automobile, des lignes de métro en pleine campagne, la continuité depuis 20 ans de la dégradation du réseau existant, le "flou artistique" total sur les impacts écologiques, des marchés verrouillés pour les géants du BTP (Bouygues, Vinci, Eiffage), le décalage abyssal de la dépense publique mis à disposition pour la SGP en miroir avec les budgets, sur le même territoires pour l'hôpital, l'école ou les familles, etc., etc. la liste est incroyablement longue.

Enfin, et c'est ce qui est le plus grave, c'est que cette situation, non seulement, semble échapper à tout contrôle politique, mais une grande partie des éléments positifs annoncés à la matérialisation de ce projet sont le fruit d'une torsion de la réalité qui va jusqu'au mensonge.

Je conclurai ce modeste laïus par une inquiétude personnelle. Il s'avère que je connais plutôt bien un des auteurs, Jean-Pierre Orfeuil (son CV parle de lui-même, tout simplement impressionnant), dont je suis le travail depuis près de 30 ans et qui m'a fait le plaisir de venir deux fois présenter ses ouvrages à la librairie. Qu'il soit obligé avec ses camarades, de publier ce texte, quasiment à compte d'auteur, dans un format qui ressemble à celui d'un mémoire de master 2, en dit long sur le débat dit "démocratique" que propose notre pays. Que des voix aussi importantes, aussi compétentes se retrouvent aussi invisibilisées sur des enjeux aussi majeurs que ce projet du Grand Paris Express (plus de 80 milliards d'argent public !), cela me semble troublant voire alarmant ».

Christian Reynaud, expert indépendant en transport et aménagement

« Félicitations Jean Pierre (et coauteurs) d'avoir réussi à mettre sur la table un tel débat, en toute transparence, par un travail de recherche et d'enquête approfondi, de persévérance jusque dans sa publication, qui le rend incontournable.

Par delà le transport, ce travail contribue aussi à mieux prendre conscience des enjeux de société d'un arbitrage entre différentes catégories de dépenses publiques, non seulement au sein du transport, mais aussi entre secteurs du service public ».

Olivier Crouzier, économiste des transports indépendant

« J'ai beaucoup apprécié les différents analyses. »

« Très intéressant ».

Maidier Darricau, autrice sur l'urbanisme, rédactrice en chef adjointe

[Recension dans la revue *Urbanisme*](#)

Les quatre auteurs de cet ouvrage – sous titré *Un éléphant blanc qui trompe énormément* – se présentent comme les lanceurs d'alerte face aux conséquences économiques, écologiques et sociales « désastreuses » du Grand Paris Express.

Professionnels de la mobilité, urbanistes et géographes, ils produisent ici, en autoédition, un « *travail citoyen [...] sans aucun soutien public et privé* ».

Jean Vivier, ancien chef de service du développement de la RATP critique un projet « prestigieux » négligeant le rééquilibrage régional et l'amélioration des conditions de transport. Harm Smit, urbaniste de terrain et responsable associatif régional, qualifie le projet de « *cas d'école sur l'aveuglement des décideurs politiques* », dénonçant le caractère ruineux pour les finances publiques et son utilité limitée pour les citoyens.

Malgré sa technicité, il faut lire cet ouvrage, pour se forger une opinion éclairée sur ce projet controversé.