

Les aventures du Grand Paris Express

Jean-Michel Roux*

« On ira de Villejuif
à Champigny en dix-huit minutes ! »

Le Parisien/Aujourd'hui en France,
13 février 2018

18

Éditos

C'EST un bien beau spectacle auquel assistent depuis 10 ans les passionnés de l'aménagement du territoire en Île-de-France. Autour du pilier central des nouvelles lignes ferroviaires (Grand Paris Express, GPE), de formidables projets grimpaient comme des lianes, (presque) tous verts et bleus, tous aimés, tous beaux, chacun s'appuyant sur l'autre : Jeux olympiques, Exposition universelle, nouveaux quartiers de gares, Défense bis à Saint-Denis Pleyel, Cluster scientifique de Saclay, Europa City, je ne cite que les principaux. Sans compter le bonheur promis aux quartiers « prioritaires » (les banlieues en crise) où les stations de métro allaient décisivement contribuer à l'extinction du paupérisme. Ainsi l'opinion publique s'abandonnait dans le lit du Progrès. De sa modeste voix, *Tous Urbains* avait salué ce volcanisme planificateur (n° 13, avril 2016 : *Le Grand Paris, un pari perdu*). Mais nos faibles capacités n'avaient pu y repérer ni

vue d'ensemble, ni autorité planificatrice, ni débats politiques préalables aux prises de décision.

L'éruption est au plus haut le 13 septembre dernier, quand Paris est désigné pour les Jeux olympiques de 2024. Seule ville restant candidate, le suspens était émoussé, mais qu'importe : dirigeants nationaux et régionaux et médias ont donné les signes d'une merveilleuse surprise. Mais deux jours après, on annonce que le coût du Grand Paris Express, pièce maîtresse de la candidature aux JO, passe de 25 milliards d'euros (dernière estimation en février 2017) à 35 milliards d'euros. Pour mémoire, le projet avait été présenté au public à 19 milliards d'euros, en 2010. L'investissement ainsi révisé n'a plus de contrepartie en recettes et, de plus, les contraintes techniques font douter du calendrier prévu. Tout l'édifice est menacé. De là des contre-attaques, qui laissent d'ailleurs suspecter une certaine coordination de l'ensemble, contrairement aux conclusions de notre dossier de 2016 : le 28 septembre, une candidature officielle pour l'Exposition universelle de 2025 est déposée, prévue sur le plateau de Saclay, greffée sur le GPE ; le 18 octobre sont présentés les lauréats de l'appel à projet « Inventons le Grand Paris », efflorescences d'architect-

* Jean-Michel Roux est consultant dans le domaine de l'économie urbaine (Transversal). Il a eu antérieurement une expérience de directeur de projets et de recherches, et de professeur associé au Cnam. Dernier livre paru, *Des villes sans politique*, Nantes, Gulf Stream Éditeur, coll. « Génération urbaine », 2007 (www.jeanmichelroux.com).

tures héroïques, beaucoup posées sur des gares du GPE ; le 20 novembre, un collectif de maires d'Île-de-France rappelle que le GPE « engage la métropole dans un avenir vertueux ». Ce qui devrait museler la critique, sauf à polémiquer pesamment sur morale de conviction et morale de responsabilité. Je saute des étapes : le 5 février, la présidente de l'Île-de-France promet une taxe de plus pour le financement. Le 13 février, dans un dossier enflammé (« Tout ce que le Grand Paris va changer pour vous »), *Le Parisien/Aujourd'hui en France* en appelle au peuple. L'intention est nouvelle, quoiqu'illustrée par des images de vieux machins comme la tour Eiffel ou Orly ; ce n'est plus un réseau de transport, c'est une cause humanitaire.

Cependant, la taupe budgétaire creuse : début janvier, la Cour des comptes publie son rapport sur la Société du Grand Paris (SGP, maître d'ouvrage du GPE). La lecture de ce document ne convient qu'aux âmes bien trempées. Certes, selon sa coutume, l'institution annonce la fin du monde, mais elle y met cette fois du piquant. Aux 39 milliards d'euros d'investissement, il faudra ajouter le matériel roulant (que ne paye pas la SGP), sans compter les coûts de fonctionnement. Surtout, comme les ressources ne viendront pas à temps, le projet risque d'être entraîné dans une spirale sans fin d'endettement et de frais financiers subséquents. Début février, le rapport Duron cale le GPE dans l'ensemble des projets nationaux de transport et conclut qu'il faut en ôter. Le 22 janvier, la candidature à l'Exposition universelle est abandonnée.

“ *Comme les ressources ne viendront pas à temps, le projet risque d'être entraîné dans une spirale sans fin d'endettement et de frais financiers subséquents.* ”

Le 9 février, les promoteurs d'Europa City s'interrogent sur sa faisabilité. Le 23 janvier, le Premier ministre déclare qu'il faut « ajuster le calendrier du GPE à la réalité technique et budgétaire ». Le bon sens fait homme... Le 30 janvier, la ministre des Transports écrit aux élus que le GPE est maintenu, mais que des groupes de travail vont méditer sur les délais de réalisation. C'est la perplexité du jardinier devant des grimpantes emmêlées : « Si je taille quelque part, tout risque de s'écrouler. » La main tremble sur le sécateur.

Avant de connaître la suite, il faut se souvenir des articles de foi qui ont conduit à ce GPE bodybuildé. Que le transport en commun est écologique et vertueux (voir plus haut). Que tous les élus voulaient leur desserte, et qu'il fallait éviter d'en méconter aucun. Que les stations, rebaptisées gares, allaient attirer des nuées d'investisseurs, et même qu'une action foncière autour de ces gares pouvait contribuer significativement au financement du réseau. Sur ce dernier point, l'observatoire foncier de la SGP avait bientôt douché les enthousiasmes : puisqu'il n'apparaissait pas de plus-value sur les terrains environnants, il devenait vain de la capter. Que la population régionale croîtrait ainsi plus rapidement qu'aujourd'hui. Que la principale rocade du GPE, resserrée dans la petite couronne, allait combattre l'étalement urbain. En oubliant la grande couronne, pourtant responsable de la majorité de la croissance démographique francilienne. Et très généralement, que les infrastructures et les coups d'éclat guident le développement, l'ordinaire quotidien restant subalterne. On retrouve le vieux catéchisme des années 1960, celui de la Datar et du ministère de l'Équipement triomphants, ajouté à la religion des Grands Projets, fondée sous Mitterrand. Cela tenant lieu de politique, servi par une technostructure en transe, avec à l'affût les grands du BTP pour les contrats de travaux. En oubliant le dicton des anciens : « Il faut multiplier par 2,5 l'évaluation première d'un projet pour connaître son coût final. » Comment dire ? C'est vieillot.