

L'imposture du Grand Paris Express, un éléphant blanc qui trompe énormément

Synthèse

« Avec 200 km de lignes nouvelles et 68 gares autour de Paris, le Grand Paris Express est l'un des plus grands projets d'infrastructure de transport urbain au monde ». C'est ainsi que commencent la plupart des articles de presse sur ce sujet, s'extasiant sur la dimension grandiose du projet, dans une regrettable confusion entre taille et performance... Et très souvent, on ajoute que ce nouveau réseau va faire gagner du temps aux usagers, désaturer le réseau existant et provoquer un important transfert modal entre l'automobile et les transports collectifs, donc éliminer ou réduire les bouchons, etc. Autant d'affirmations martelées sans la moindre preuve. Depuis 15 ans, les citoyens franciliens sont chloroformés et aveuglés par ce *storytelling* dithyrambique, qui leur fait miroiter une mobilité fluide permettant de traverser confortablement la région de part en part et, qui plus est, créatrice d'emplois par centaines de milliers. Le coût faramineux de ce projet pharaonique est rarement évoqué, car quand on aime on ne compte pas...

Or, la réalité est beaucoup plus prosaïque que les rêves propagés par la Société du Grand Paris (SGP, rebaptisée Société des grands projets pour pouvoir élargir son champ d'action). Notre livre *L'imposture du Grand Paris Express* éclaire, sous différents angles, le monumental gaspillage d'argent public qui se déroule sous nos yeux et la duperie des lendemains qui chantent. Il met en avant les points qui suivent.

- Le projet du Grand Paris Express (GPE) est fondé sur une **politique de l'offre de transport descendante sans évaluation de la demande**, pire encore : sur l'hypothèse absurde que la nouvelle offre créera mécaniquement une demande correspondante. Conçu en chambre, sans aucune consultation ou analyse sérieuse des besoins réels, ce projet de « supermétro » ignore à la fois la réalité vécue par les Franciliens, qui subissent au quotidien la « galère des transports », et les problèmes de fond du système de transport. C'est essentiellement un objet de prestige au service de l'attractivité de Paris « ville-monde », dont les retombées sont illusoire, aussi bien pour l'Île-de-France que pour les autres régions, sur lesquelles elles devraient « ruisseler ». Les lignes de métro « à la campagne » sont hors de proportion par rapport à leur clientèle envisageable et conduiraient à la destruction massive de zones naturelles et agricoles précieuses.
- **Les concepteurs de ce projet se trompent d'époque** en caressant l'utopie de renouer avec les Trente Glorieuses, ce qui permettrait aux générations futures d'éponger la lourde dette que générera le GPE. Car en incluant les frais financiers, **le chiffrage récent de la Cour des comptes établit d'ores et déjà à 80 milliards le coût total du projet** et de nouveaux dérapages restent à prendre en compte, dont le retard de la mise en service de la ligne 15 Sud que vient enfin de reconnaître la SGP. Il ne faudrait pas s'étonner de voir l'ardoise finale avoisiner les 100 milliards d'euros. La légèreté avec laquelle cette problématique des dépenses publiques est abordée par les élus – le nez sur le guidon de leur réélection – est consternante et ce dans un contexte de graves difficultés financières, laissant présager des décisions douloureuses, de même que l'incapacité des médias à interroger et analyser l'utilité, aussi bien économique que sociale, de ces dépenses.

- **Le modèle de financement du GPE est toxique.** Il néglige le **déficit d'exploitation** des futures lignes et repose sur le recours massif aux **emprunts à très long terme** gagés sur des taxes nouvelles avec un potentiel d'évolution important, déresponsabilisant la direction de la SGP, qui aura quitté la scène bien avant que ne trinqueront les contribuables futurs, accablés par ailleurs par les conséquences du dérèglement climatique. De surcroît, les emprunts prennent la forme d'émissions d'« obligations vertes » sous prétexte d'impact positif sur l'environnement, alors qu'en réalité ce projet – générateur d'étalement urbain et ne réduisant nullement, ou à la marge, l'usage de l'automobile – alourdira le bilan carbone de la région. En effet, en concentrant toujours plus l'emploi sur quelques pôles prestigieux pour « premiers de cordée », il contribuera à l'allongement perpétuel des distances à parcourir par les travailleurs « premiers de corvée » des banlieues populaires.
- *Last but not least*, la justification du GPE repose sur des évaluations socio-économiques – réalisées par la SGP, juge et partie – entachées par des **chiffrages biaisés** (avec le recours systématique aux « bénéfices élargis », fortement contestés par les économistes des transports, et parfois une clientèle décuplée) et des **chiffrages truqués** (montée en flèche miraculeuse de la rentabilité des lignes encore susceptibles d'être remises en cause, au détriment de celle des lignes qui, avec des travaux déjà très avancés, ne sont plus objet de discussion). Mais même avec les hypothèses extravagantes de bénéfices de la SGP, le coût (prévisionnel) du GPE dépasse nettement la somme des avantages dont il est affublé. Il s'agit donc d'une **opération déficitaire**, impactant fortement non seulement l'Île-de-France, mais tout le pays !

Au total, le GPE a tout d'un éléphant blanc : « une réalisation d'envergure prestigieuse qui s'avère en définitive plus coûteuse que bénéfique et dont l'exploitation ou l'entretien devient alors un fardeau financier » (Wikipedia). Aussi est-il urgent de stopper la prolifération d'éléphanteaux blancs exportant vers les régions une réplique du modèle de financement de la SGP pour d'autres projets de transports.

De même, il importe de **proscrire la pratique délétère d'investir l'argent public dans des projets auto-évalués par leurs porteurs**. Le démarrage de tout grand projet impliquant un financement public devrait être conditionné à une expertise préalable et rigoureusement indépendante du porteur. Par ailleurs, au niveau européen, toute « obligation verte » (« green bond ») doit être attribuée sur des critères écologiques irréfutables, surtout quand elles représentent, comme ici, des sommes considérables (29 milliards déjà émis par la SGP).

Enfin, l'attractivité de Paris « ville-monde » aurait beaucoup plus à gagner de la remise à niveau du réseau de transport collectif existant, qui souffre de dysfonctionnements majeurs, que de la construction de lignes de métro nouvelles en zones très peu denses. Rappelons que dans son premier rapport sur la SGP (fin 2017), la Cour des comptes avait déjà préconisé de **réduire le périmètre du GPE**. Elisabeth Borne, alors ministre des transports, était prête à appliquer cette recommandation, mais le gouvernement, confronté à une bronca des élus locaux qui considéraient « leur métro » et/ou « leur gare » comme un dû, n'a pas eu le courage de la suivre. Aujourd'hui, compte tenu aussi de l'état général des finances publiques, **la suppression des « lignes de métro à la campagne » (17 Nord et 18 Ouest) s'impose plus que jamais** ; la Cour des comptes vient de démontrer qu'elle engendrerait des **économies considérables en frais financiers et coûts d'exploitation** ! Pour les mêmes raisons, les extensions en tous genres du périmètre du GPE, y compris la chimérique ligne 19, sont à proscrire.

Jacqueline Lorthiois, Jean-Pierre Orfeuill, Harm Smit, Jean Vivier