Le métro du Grand Paris déraille dans un tunnel bugdétaire

ASSÉE, en moins de dix ans, de 19 à 38 milliards d'euros (hors inflation), la facture du métro du Grand Paris poursuit sa course folle. Dernière facétie, longtemps camouflée: c'est au nom de... la « libre concurrence » que la construction du centre de maintenance des rames à Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) va coûter 592 millions d'euros, soit le double du prix prévu au départ!

Dans son rapport de janvier, la Cour des comptes se bornait à noter que la décision avait été prise à la demande expresse du conseil régional d'Île-de-France (qui gère les transports), afin de « permettre une exploitation autonome de la ligne 16, distincte de la ligne 15 ». En clair : il s'agissait de construire

deux centres au lieu d'un.

Mais dans quel but ? « Le Canard » a posé la question à un responsable de la Société du Grand Paris (SGP), l'entité publique coiffant l'ensemble du chantier. Réponse édifiante : cette facture de 592 millions a pour seule justification le projet de confier la gestion des lignes 15 et 16 à deux sociétés concurrentes. Et dire que la fin des monopoles est censée faire baisser les prix...

Fausses notes en sous-sol

Autre source de dérapages : la multiplication des « aléas de chantier » — terme pudique désignant tous les travaux non prévus, et qui coûtent bonbon. Ainsi, plusieurs dizaines de millions d'euros de rab devraient être engloutis dans le trou géant de la gare de Saint-Maur (la plus profonde d'Europe) : les ingénieurs de la SGP se sont rendu compte que le parking qu'ils voulaient démolir servait de soutien aux voies trop fragiles du RERA.

« Aléas » supplémentaires, au coût non encore calculé : le déplacement du tunnel de la ligne 18, censé passer sous la trop fragile colline de Saint-Cloud. Ou le creusement de la gare de la Défense, qui doit être implantée... sous les fondations du centre commercial géant des Quatre Temps.

Cette avalanche de mauvaises surprises pourrait mettre en cause l'ouverture de plusieurs lignes pour les JO de 2024. Et ce en dépit des assurances données auparavant au CIO pour assurer la victoire de la candidature de Paris...

Les "aléas" font jacter

En attendant, la facture prévisionnelle de ces fichus aléas ne cesse de grossir : de 6 milliards en 2017, elle est passée à 13, sur un total de 35 milliards. Chapeau, les artistes! Chargé par le gouvernement de réaliser

10 % d'économie sur l'ensemble du programme, Thierry Dallard, le nouveau président de la SGP, a promis que les usagers ne pâtiront pas des coupes budgétaires. A voir. A Champigny, la Société du Grand Paris envisage de supprimer la « fourche ferroviaire » qui devait permettre de relier les lignes 15 sud et est sans changement de train. Résultat : outre la galère en perspective pour les voyageurs, 100 millions risquent d'avoir été dépensés en vain pour cet ouvrage, déjà à moitié construit.

Le patron de la SGP mise également sur le report de certains chantiers. Ainsi, l'inauguration de la ligne 15 ouest (Saint-Denispont de Sèvres via la Défense) pourrait attendre jusqu'en 2033. De même, des élus de l'Est parisien craignent que « leur » ligne (la 15 est) soit sacrifiée par l'Etat au profit de la ligne 18, dite « ligne Pécresse », qui doit desservir, dans les Yyelines, le fief électoral de la cheffe de la région.

Les luttes politiciennes ne restent donc jamais à quai?

Hervé Liffran