

Édition du 26 février 2018

## **Grand Paris Express : les élus franciliens dénoncent un « scandale d'État »**

Après l'annonce par le Premier ministre, jeudi, du nouveau calendrier du Grand Paris Express (lire *Maire info* du 23 février), l'ensemble des présidents de départements d'Île-de-France (excepté Paris) a cosigné un communiqué au vitriol pour dénoncer les retards actés par le gouvernement.

C'est ce que l'on appelle une prise de parole trans-partisane : qu'ils soient Républicains comme Patrick Devedjian, socialistes comme Stéphane Troussel ou communistes comme Christian Favier, les présidents des sept départements d'Île-de-France et la présidente de la région, Valérie Pécresse, sont unanimes à dénoncer le fait que le gouvernement ne respecte pas le calendrier initial du réseau géant de transports collectifs Grand Paris Express. Ils voient dans cette annonce d'Édouard Philippe « *un absolu mépris du Premier ministre pour la voix des élus et des habitants de petite et grande couronne* ».

**Ce ne sont pas seulement les annonces elles-mêmes qui rendent furieux les élus franciliens, mais aussi la méthode : la « concertation » menée par le gouvernement est qualifiée de « simulacre »,** lors de laquelle aucun « *documents solides* » concernant les problèmes techniques et financiers invoqués par le gouvernement n'ont été portés à la connaissance des élus. Quant à la conférence de presse lors de laquelle Édouard Philippe a fait ses annonces, elle s'est tenue sans même en avoir « *averti les parties prenantes* ».

Les retards actés par le Premier ministre sont dus à des difficultés financières autant que techniques. Sur les finances, les élus franciliens « *contestent la validité du budget de la Société du Grand Paris, dont l'absence de gouvernance en fait un bateau ivre* ». Mais d'après Gilles Carrez, député du Val-de-Marne, qui a été chargé par la ministre chargée des Transports d'une mission permettant d'identifier de nouvelles ressources pour le chantier, « *il n'est pas hors de portée* » de trouver les « *200 à 250 millions d'euros par an* » qui manquent. Interrogé hier dans le *Journal du dimanche*, le député suggère par exemple d'augmenter la taxe de séjour pour les touristes en Île-de-France, mesure qui pourrait prendre place dans le projet de loi de finances pour 2019.

Restent donc les difficultés techniques qui, elles, paraissent nettement plus compliquées à résoudre. Pour tenir les engagements du calendrier initial, il faudrait en effet faire tourner en même temps dans le sous-sol de la région un nombre de tunneliers qualifié d'« *inatteignable* » par de nombreux acteurs du dossier. Pour tenir la date butoir de 2030 annoncée par le gouvernement jeudi, il faudra faire fonctionner en continu 21 tunneliers. Or, dans toute l'Europe, il n'existe actuellement que 23 de ces machines géantes, et d'autres chantiers sont à réaliser, comme la ligne Lyon-Turin.

Selon les spécialistes, pour tenir le calendrier initial, il aurait fallu faire fonctionner jusqu'à 30 tunneliers en même temps, ce qui ne pose pas seulement le problème de la disponibilité de ces machines, mais celui du personnel. Pour faire fonctionner 24 h sur 24 une seule de ces

véritables usines mobiles que sont les tunneliers, il faut jusqu'à 60 personnes très qualifiées (trois équipes de vingt). Soit plus d'un millier pour les 21 tunneliers prévus. Or, les entreprises de génie civil admettent avoir du mal à trouver autant de spécialistes sur le marché du travail.

Reste à savoir si ces difficultés, connues depuis longtemps, n'auraient pas pu être davantage anticipées par l'État, que les élus franciliens jugent « *incapable de piloter ce chantier du siècle* ».

Quoi qu'il en soit, les nouvelles échéances sont fixées : les seules lignes dont l'ouverture est garantie pour 2024 sont celles qui sont indispensables à la bonne tenue de Jeux olympiques, ainsi que le tronçon visant à désenclaver le secteur Clichy-Montfermeil.

Les autres, dont notamment les tronçons ouest et sud-ouest, devront patienter jusqu'en 2026, 2029 ou 2030.