

# Le rapport de la Cour des comptes sur la Société du Grand Paris – déc. 2017 – 175 p.

## p. 13

Dans une étude de juillet 2017, le Centre d'étude des tunnels (CETU) du ministère chargé des transports émet d'ailleurs de très sérieux doutes sur la capacité de la SGP à mettre en service les lignes 17 et 18 dans la perspective des Jeux olympiques.

Enfin, le calendrier de réalisation du Grand Paris Express est concomitant avec plusieurs très grands projets souterrains français : EOLE, CDG Express, Lyon-Turin ferroviaire notamment. Il y a lieu de s'interroger sur la capacité du marché à absorber une telle activité dans un calendrier aussi resserré de réalisation, ce qui expose la SGP à un risque de très faible concurrence – voire à des pratiques anticoncurrentielles –, à des prix élevés et à une faible disponibilité des moyens matériels, techniques et humains.

L'ensemble de ces éléments impose de réviser le périmètre du projet et de revoir fortement le phasage de sa réalisation.

## p. 52

Dans une étude commandée par la DGITM au printemps 2017 et dont les conclusions ont été rendues le 13 juillet 2017, **le Centre d'étude des tunnels (CETU) juge peu vraisemblable le respect des échéances de 2024**, même en augmentant le nombre de tunneliers. Il identifie même des risques juridiques, techniques et financiers supplémentaires qui seraient induits par une telle accélération de la réalisation des lignes 17 et 18 en vue d'une mise en service pour les Jeux olympiques de 2024.

### **Les conclusions du rapport du CETU de juillet 2017 sur l'accélération de la réalisation des lignes 17 et 18 en vue des Jeux olympiques de 2024<sup>44</sup>**

*Les mesures d'accélération sont proposées par la SGP afin de permettre la mise en service des lignes 17Nord et 18 début 2024, c'est-à-dire avant l'ouverture des Jeux Olympiques 2024. Cette accélération se fait par la mise en place de moyens additionnels et une organisation dite « optimisée » des études et des chantiers.*

*D'une manière générale tous les plannings sont extrêmement tendus et sont établis en supposant que la durée minimale pour chacune des tâches pourra être respectée. Cette contrainte s'applique d'ores et déjà pour le planning de référence et ne fait que se renforcer encore par le processus d'accélération. Comme l'a souligné le rapport établi par l'IGF et le CGEDD en janvier 2017, il est hautement improbable qu'un tel chantier, réalisé dans un contexte urbain et d'une telle ampleur, se déroule sans incident, et cela en dépit de toutes les précautions qui sont prises par la SGP.*

*Pour respecter les dates de mises en service en 2024, la SGP propose d'abord de gagner du temps pendant la phase des études en commençant à consulter les entreprises dès la fin de la phase AVP. Cette façon de procéder n'est pas recommandée par la profession car elle peut conduire les entreprises à ne pas être en mesure de consolider assez tôt leurs offres techniques et financières. Par ailleurs beaucoup d'éléments d'études non encore abouties en phase AVP ne pourront pas être approfondis suffisamment pendant la phase très courte du PRO, ce qui va laisser subsister pas mal d'incertitudes techniques ou méthodologiques.*

<sup>44</sup> Lettre du directeur du Centre d'études des tunnels au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer en réponse à la demande d'expertise des mesures d'accélération proposées par la SGP, 13 juillet 2017.

## p. 53

*Le moindre incident, comme un arrêt de chantier lié à une venue d'eau, un problème sur un tunnelier, etc. ne permettra pas de respecter le planning très tendu annoncé par la SGP. En outre, si un risque, pourtant dûment identifié, se produit, le temps nécessaire à sa résolution même si les moyens correspondants sont anticipés fera dériver la mise en service.*

...

*Force est de constater que sur une période assez courte (2019-2023) la demande va être extrêmement forte, avec un volume de travaux au moins de 3 à 5 fois supérieur à la demande habituelle. Cela est sans précédent en Europe et va poser de réels problèmes de disponibilité des entreprises et de compétences techniques à trouver. Cette importance de la demande en regard de l'offre va conduire à des hausses de prix, avec le risque d'un allongement de délais si un*

*appel d'offre se révélait infructueux. Le problème de l'approvisionnement en matériaux (voussoirs par exemple) et celui de la gestion des matériaux excavés seront aussi très délicats.*

Il apparaît donc très peu probable, à la lumière du rapport du CETU, que les engagements pris par le Gouvernement dans le dossier de candidature pour les Jeux olympiques de 2024 puissent être intégralement respectés. Il y a donc probablement lieu de reconsidérer les objectifs de calendrier et de déconnecter la réalisation du Grand Paris Express de l'échéance de cette manifestation sportive...

**p. 55**

...

## CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

...

**p. 56**

*... Face aux deux objectifs fixés par le Gouvernement mais difficilement compatibles, de respect des délais et de respect du coût d'objectif du programme, la SGP a clairement choisi le premier. À aucun moment elle n'a proposé un report de la date d'ouverture d'une ligne pour des raisons financières, pour des raisons de réalisme opérationnel ou ne serait-ce que pour respecter le coût d'objectif assigné par le Gouvernement, les objectifs de coûts n'ayant pas été, jusqu'à présent, considérés par la SGP comme une véritable contrainte. Cette stratégie de la SGP l'expose à des risques techniques et financiers supplémentaires, alors même que, selon le Centre d'étude des tunnels (CETU) du ministère chargé des transports, le calendrier de mise en service des lignes 17 et 18 en vue des Jeux olympiques de 2024 est quasi-inatteignable. En outre, la contrainte de ce calendrier est d'autant plus forte que la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express est concomitante à d'autres très grands projets souterrains (notamment EOLE, CDG Express, Lyon-Turin), exposant la SGP au risque de surchauffe du marché des travaux publics, d'augmentation des prix et d'indisponibilité des ressources.*

*Une mise à plat du projet et de son coût est donc indispensable. Répondant à une demande du Premier ministre d'août 2017, le préfet de la région d'Île-de-France a formulé, dans un rapport remis le 21 septembre 2017, plusieurs propositions de phasage, dont un scénario visant à respecter l'échéance olympique (cf. infra chapitre II). Mais il conviendrait également de fixer à la SGP un objectif de coûts. Cet objectif doit être quasi-contractuel entre le commanditaire État et la SGP, faire l'objet d'une évaluation régulière des écarts à la cible et engager le directeur et les directeurs de projet de l'établissement.*

*La Cour formule la recommandation suivante : 1. (État) assigner à la SGP un coût d'objectif à fixer ligne par ligne. ...*

...

**p. 76**

... Il semble que le Gouvernement ait pris conscience très récemment des enjeux de soutenabilité du modèle financier de la SGP au regard du dérapage des coûts, du calendrier de réalisation et de la consistance du projet de Grand Paris Express. Le Premier ministre a ainsi demandé au préfet de la région Île-de-France, le 2 août 2017, de lui remettre un rapport « *d'analyse et de propositions visant à rendre définitivement soutenable le programme du Grand Paris Express en tenant compte tout à la fois des contraintes budgétaires, de la réalité des besoins de déplacements des franciliens, de l'impact sur l'aménagement du territoire, et plus spécifiquement des engagements pris par la France en termes d'accueil de grands événements internationaux* ».

Le préfet a remis son rapport au Premier ministre le 21 septembre 2017. Il présente les scénarios possibles d'adaptation du calendrier de réalisation du Grand Paris Express : un "scénario socle" et des options.

Le scénario socle consiste à maintenir, pour l'échéance olympique de 2024, l'objectif de mettre en service les lignes strictement nécessaires à la desserte des sites, à savoir la ligne 14 Sud, la ligne 14 Nord et le tronç commun entre les lignes 16 et 17 Sud, jusqu'au site de maintenance d'Aulnay-sous-Bois.

Les options consistent en :

- une livraison de la section Aulnay-Noisy-Champs de la ligne 16 en 2025 ou 2026, au lieu de 2030 dans le scénario socle ;
- la réalisation de la ligne 17 jusqu'au parc des expositions de Villepinte en 2027, au lieu de 2030 dans le scénario socle ;
- le maintien de l'objectif de mise en service de la section Pont-de-Sèvres – Nanterre de la ligne 15 Ouest en 2028 et une mise en service complète de la ligne 15 Ouest en 2030.

...

**p. 122**

... L'ensemble de ces éléments conduit la Cour à préconiser une réforme de la gouvernance de l'établissement et du pilotage du projet, et une réévaluation du dimensionnement des effectifs de la SGP au regard des enjeux exceptionnels du projet que porte l'établissement. Par ailleurs, la Cour estime que le coût du projet doit désormais être stabilisé, et que ce nouveau coût doit s'imposer à la SGP. La Cour considère également que les objectifs du calendrier de mises en service sont de nature à accroître l'instabilité de la maîtrise des risques et des coûts. Cela justifie de revoir le calendrier, notamment au regard de la concomitance d'autres grands projets d'infrastructures et des contraintes que fait peser la perspective de l'organisation des Jeux olympiques en 2024. Néanmoins, la seule modification du phasage du projet d'ici 2024-2030, telle que proposée par le préfet de la région d'Île-de-France dans son rapport du 21 septembre 2017, ne permet pas de s'assurer de la soutenabilité de long terme du modèle économique de la SGP et du projet.

La Cour estime que cette soutenabilité doit être préservée par l'État, ce qui nécessite une révision du périmètre du projet et de son phasage, faute de quoi il serait contraint d'affecter à l'établissement de nouvelles recettes.

...

**p. 142**

... La ligne 17 Nord reliera en deux phases les gares Le Bourget RER (gare commune ligne 16 et ligne 17) et Le Mesnil-Amelot, avec comme objectif majeur la desserte des zones d'activités et des grands équipements du secteur : aéroport Charles-de-Gaulle, aéroport du Bourget, parc international des expositions de Paris-Villepinte, parc des expositions du Bourget et des territoires en développement, tel que le Triangle de Gonesse.

Chiffres-clefs :

- 11,6 km de section souterraine,
- 2,8 km de section en tranchées couvertes / ouvertes,
- 5,1 km de section aérienne,
- 6 gares, dont 3 en interconnexion et 1 aérienne,
- 2 zones de transition entre viaduc et tunnel (tranchées couvertes et ouvertes, rampes),
- 14 ouvrages annexes.

...

---