

La Cour des comptes appelle à « réviser le périmètre » du Grand Paris Express

La Cour des comptes appelle à « réviser le périmètre » du Grand Paris Express

Dans un rapport à paraître mercredi, la haute juridiction financière s'inquiète du dérapage du coût de construction du réseau de lignes de métro.

LE MONDE | 16.01.2018 à 16h59 • Mis à jour le 17.01.2018 à 07h27 | Par [Béatrice Jérôme](#)



Le premier tunnelier entrera en action dans les prochains jours à Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne), et donnera le coup d'envoi de la réalisation concrète d'un chantier pharaonique : 200 kilomètres de nouvelles lignes de métro en rocade autour de la capitale, prévus d'ici 2030. Mais, baptisé Grand Paris Express, ce futur réseau pourrait voir son calendrier et certaines de ses lignes remis en question par le gouvernement dans les prochains jours.

La Cour des comptes, dans un rapport dont Reuters s'est fait l'écho, mardi 16 janvier, et que *Le Monde* s'est procuré, prépare le terrain à de telles annonces. Elle dénonce la « *dérive des coûts* », et préconise de « *réviser le périmètre* » et de « *revoir fortement le phasage* » du projet.

Conçu en 2009 et amorcé en 2016, le chantier a donné lieu à « *des coûts prévisionnels qui n'ont cessé de dériver* », juge le rapport, qui sera présenté mercredi par le premier président de la Cour, Didier Migaud, devant la commission des finances de l'Assemblée nationale.

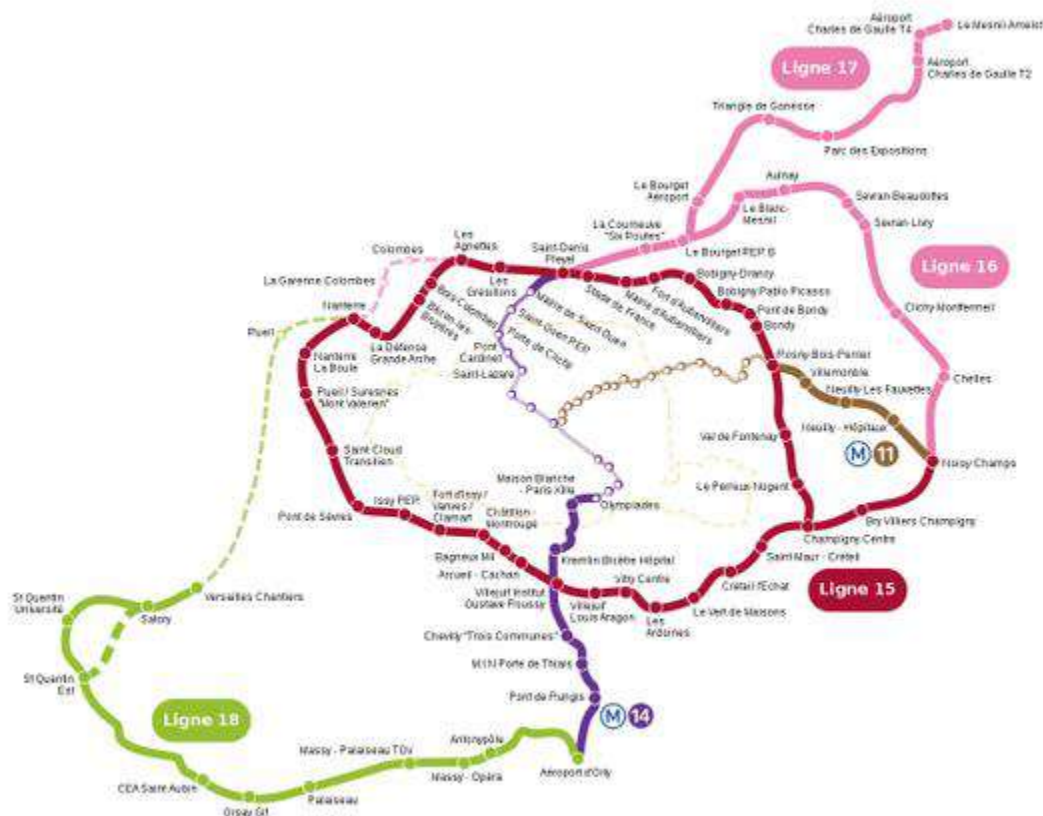
Lire aussi : [Ces lignes déjà menacées du Grand Paris Express](#)

Un coût revu à la hausse

Chiffré à 19 milliards d'euros en 2010 pour quatre nouvelles lignes (15, 16, 17, 18), le coût total – qui comprend le prolongement du RER E « Eole » à l'ouest, celui de l'actuelle ligne 14 automatique au nord ainsi que le coût des interconnexions entre toutes les lignes – a finalement été estimé à 38,48 milliards d'euros en juillet 2017 par la Société du Grand Paris (SGP), chargée de réaliser l'ensemble du nouveau réseau.

Selon la Cour, ce dérapage est lié à certaines décisions de la SGP. « *Les provisions pour aléas intégrées par la SGP étaient très inférieures à ce qui est recommandé pour des travaux de cette nature* », indique le rapport.

Au passage, elle épingle le directoire de la SGP, qui disposait « *depuis plusieurs mois* » d'éléments sur cette inflation financière mais a omis d'en faire part au conseil de surveillance composé d'élus.



Le rapport remet en cause « la pertinence socio-économique du projet » du fait de « coûts d'investissements peu fiables et sous-estimés » et de « la valorisation d'avantages socio-économiques "non classiques" ».

Enfin, « les décisions d'accélération » du chantier dans la perspective de l'organisation des JO de 2024 auront conduit la SGP à faire « primer les objectifs de délai sur ceux des maîtrises des coûts », déplore le rapport.

Lire aussi : [Quelle sera l'efficacité du Grand Paris Express ?](#)

Le mode de financement épinglé

Le chantier est financé par des taxes affectées et par un emprunt dont l'Etat se porte garant. Selon la Cour, à court et moyen terme, l'emprunt pèsera sur la trajectoire de dépenses, de déficit et de dette publics de la loi de programmation des finances publiques 2018-2022.

La charge du remboursement de l'emprunt représenterait 1,13 point de PIB de dette publique supplémentaire en 2025. Le plus inquiétant, selon la Cour, « reste la forte sensibilité » du coût de financement à « différents paramètres » tels que le montant des travaux, le « rendement des taxes fiscales »...

Lire aussi : [Le chantier du Grand Paris Express dérape](#)

Alerté par « l'incidence sur les comptes publics » de ces « dérives », Emmanuel Macron a demandé au préfet d'Ile-de-France, Michel Cadot, d'envisager les moyens de réaliser des économies. Le rapport de M. Cadot, remis en septembre, préconise non pas l'abandon de certaines lignes mais un « nouveau phasage » pour étaler les nouveaux emprunts dans le temps en les décalant entre 2024 à 2030.

Une réforme du projet préconisée

La Cour estime qu'un simple étalement du chantier ne sera pas suffisant. Il convient, à ses yeux, de revoir non seulement le calendrier mais aussi « le périmètre du projet ». Elle préconise, en outre, « une réforme de la gouvernance » de la SGP avec des effectifs plus importants.

Le gouvernement fera part de ses décisions « dans les prochains jours », a indiqué mardi à l'Assemblée nationale Brune Poirson, secrétaire d'Etat rattachée au ministre de la transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot. Il « conserve l'objectif de réaliser l'intégralité du réseau à l'horizon 2030 », a-t-elle ajouté. Selon la lettre d'information spécialisée *Mobilette*, l'exécutif chercherait à remplacer Philippe Yvin, actuel président du directoire de la SGP.

Dernière note sombre du rapport de la Cour des comptes, qui se fonde sur une étude du ministère des transports : « Le calendrier de mise en service des lignes 17 et 18 en vue des Jeux olympiques de 2024 est quasi inatteignable »,

écrivent les magistrats financiers. Dans son dossier de candidature aux JO de 2024, la France s'est pourtant engagée à faire desservir les futurs sites olympiques par ces nouvelles lignes de métro.

[Rapport de la Cour des Comptes Société Du Grand Paris](#) by [Le Monde](#) on Scribd

https://www.challenges.fr/france/ce-rapport-au-vitriol-de-la-cour-des-comptes-sur-le-grand-paris_560648

[Challenges France](#)

France

Ce rapport au vitriol de la Cour des comptes sur le Grand Paris

Par Challenges.fr le [16.01.2018 à 18h43](#)

La Cour des comptes dresse un constat alarmant sur le Grand Paris Express dans un rapport qui évoque une dérive continue des coûts, de sérieux doutes sur le respect des échéances olympiques de 2024 et le risque pour les finances publiques à court et moyen terme.

La Cour des comptes dresse un constat alarmant sur le Grand [Paris](#) Express dans un rapport à paraître mercredi consulté par Reuters qui évoque une dérive continue des coûts, de sérieux doutes sur le respect des échéances olympiques de 2024 et le risque pour les finances publiques à court et moyen terme. Le Grand Paris Express est un nouveau réseau de lignes de métro automatiques visant à désengorger le réseau actuel et relier entre eux les départements de la proche couronne.

Sa réalisation, pour le compte de l'État, a été confiée à la Société du Grand Paris (SGP), une structure créée en 2010. "La Cour croit nécessaire d'alerter sur le dérapage considérable du coût prévisionnel du projet de Grand Paris Express", peut-on lire dans ce rapport qui évoque des dépenses totales désormais estimées à 38,5 milliards d'euros, contre un objectif initial de 25,5 milliards.

Ces montants comprennent des contributions exceptionnelles - qualifiées de "discutables" - notamment au projet ÉOLE de prolongement du RER E à l'ouest, ainsi que le transfert - jugé "contestable" - du financement de l'acquisition de véhicules de maintenance des infrastructures, confié à la SGP et non à la RATP, future gestionnaire des infrastructures. "LA SGP disperse ses moyens vers le financement d'infrastructures ne relevant pas de son périmètre de maîtrise d'ouvrage", observe la Cour.

Calendrier serré

Alors que l'ouverture partielle de ce réseau est envisagée pour l'accueil des Jeux olympiques à Paris en 2024, la Cour fait part de ses "sérieuses interrogations sur la capacité à respecter les échéances olympiques". Elle s'interroge notamment sur la capacité du secteur des travaux publics à répondre à la demande alors que l'ensemble des lignes du Grand Paris Express ont une plage de travaux commune entre 2019 et 2023 et que d'autres très grands projets souterrains (ÉOLE, CDG Express, liaison ferroviaire Lyon-Turin) sont prévus simultanément. Ce calendrier resserré "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", note la Cour.

Avant même son accélération en vue des Jeux olympiques, le calendrier de réalisation est devenu "une contrainte majeure" pour la SGP, qui se traduit par "une tendance constante à faire primer les objectifs de délais sur ceux de maîtrise des coûts, des prises de risques opérationnels, et une absence de considération pour les estimations de coûts (...) pouvant aboutir à un emballement et à une perte de contrôle technique et financier du projet", met en garde la Cour.

Le financement du projet du Grand Paris Express s'appuie sur un panier de recettes fiscales affectées, sur une redevance qui sera versée par le ou les futurs exploitants du Grand Paris Express, ainsi que sur des emprunts de financement et de refinancement. Avec cette dérive des coûts, qui se combine à des incertitudes sur les recettes attendues, la Cour s'inquiète également de la soutenabilité du modèle économique et du caractère amortissable de la dette à long terme.

La SGP étant considérée comme faisant partie des administrations publiques en comptabilité nationale, son déficit est classé en déficit public et l'encours de sa dette est pris en compte dans la dette publique, rappelle la Cour en évoquant une incidence "significative" sur les comptes public. Ce projet "pèsera sur la trajectoire de dépenses, de déficit et de dette publics de la loi de programmation des finances publiques 2018-2022".

Décisions imminentes

À moyen et long termes, en s'en tenant aux hypothèses médianes sur les coûts et sur les recettes, la SGP accroîtrait le déficit public de 0,14 point en 2025 et de 0,05 point en 2050 et représenterait environ 1,13 point de PIB de dette publique supplémentaire en 2025 et 0,69 point en 2050.

Forte de ce constat, la Cour préconise une réforme de la gouvernance de la SGP, qui "est désormais trop tournée vers la dimension politique du projet et pas assez vers la maîtrise des enjeux, en particulier les objectifs de coûts". "Le coût du projet doit désormais être stabilisé" et "ce nouveau coût doit s'imposer à la SGP", souligne la Cour en appelant également à "réviser le périmètre du projet" et à "revoir le calendrier".

Mais "la seule modification du phasage du projet d'ici 2024-2030, telle que proposée par le préfet de la région d'Île-de-France (qui avait été chargé par le Premier ministre de réaliser un rapport d'analyse) ne permet pas de s'assurer de la soutenabilité de long terme du modèle économique de la SGP et du projet". Édouard Philippe a annoncé au début du mois que des décisions sur le Grand Paris Express seraient prises avant la mi-janvier, et qu'Emmanuel Macron clôturerait les discussions sur la gouvernance du Grand Paris en février.

Intervenant à l'Assemblée nationale lors des questions au gouvernement, la secrétaire d'État auprès du ministre de la Transition écologique et solidaire Brune Poirson a déclaré que "le gouvernement fera(it) part de sa décision dans les prochains jours". Le premier président de la Cour des comptes, Didier Migaud, doit être auditionné mercredi après-midi par la Commission des finances de l'Assemblée nationale au sujet de ce rapport.

(Avec Reuters)

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/grand-paris-express-la-cour-des-comptes-publie-un-rapport-alarbant-764975.html>

Grand Paris Express : la Cour des comptes publie un rapport alarmant

Par [latribune.fr](https://www.latribune.fr) | 17/01/2018, 8:47

Le premier président de la Cour des comptes, Didier Migaud, doit être auditionné mercredi après-midi par la Commission des finances de l'Assemblée nationale au sujet de ce rapport.

La Cour des comptes est plutôt inquiète concernant le projet de création de réseau de lignes de métro automatiques qui devront relier entre eux les départements de la proche couronne. Dans le rapport, la dérive des coûts, le respect des échéances et le risque pour les finances publiques sont évoqués.

La Cour des comptes dresse un constat alarmant sur le Grand Paris Express dans un rapport à paraître mercredi dont *Reuters* a pu consulter une copie. Le document pointe la dérive continue des coûts, évoque de sérieux doute sur le respect des échéances olympiques de 2024 et souligne le risque pour les finances publiques à court et moyen terme.

Pour rappel, le Grand Paris Express est un nouveau réseau de lignes de métro automatiques visant à désengorger le réseau actuel et relier entre eux les départements de la proche couronne parisienne. Sa réalisation, pour le compte de l'État, a été confiée à la Société du Grand Paris (SGP), structure créée en 2010.

Lire aussi : [Grand Paris Express, une priorité nationale ?](#)

"La Cour croit nécessaire d'alerter sur le dérapage considérable du coût prévisionnel du projet de Grand Paris Express", peut-on lire dans ce rapport qui évoque des dépenses totales désormais estimées à 38,5 milliards d'euros, à comparer à un objectif initial de 25,5 milliards fixé par le gouvernement en 2013.

Ces montants comprennent des contributions exceptionnelles - qualifiées de "*discutables*" - notamment au projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest, ainsi que le transfert - jugé "*contestable*" - du financement de l'acquisition de véhicules de maintenance des infrastructures, confié à la SGP et non à la RATP, future gestionnaire des infrastructures.

La Cour, inquiète sur la dérive des coûts du projet

Alors que l'ouverture partielle de ce réseau est envisagée pour l'accueil des Jeux olympiques à Paris en 2024, la Cour fait part de ses "*sérieuses interrogations sur la capacité à respecter les échéances olympiques*".

Elle s'inquiète également de la soutenabilité du modèle économique, la dérive des coûts du projet, combinée à des incertitudes sur les recettes attendues conduisant à "*s'interroger sur le caractère amortissable de (la) dette (du pro-*

jet) à long terme". Ce calendrier resserré "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", notent les locataires du Palais Cambon.

Au-delà, la Cour pointe une incidence "significative" sur les comptes publics, jugeant que ce projet "pèsera sur la trajectoire de dépenses, de déficit et de dette publics de la loi de programmation des finances publiques 2018-2022".

"Le gouvernance est désormais trop tournée vers la dimension politique"

Forte de ce constat, la Cour préconise une réforme de la gouvernance de la Société du Grand Paris (SGP), la structure créée en 2010 et chargée de réaliser le Grand Paris Express pour le compte de l'État.

"La gouvernance de la SGP est désormais trop tournée vers la dimension politique du projet et pas assez vers la maîtrise des enjeux, en particulier les objectifs de coûts", est-il souligné dans le rapport.

"Le coût du projet doit désormais être stabilisé" et "ce nouveau coût doit s'imposer à la SGP", souligne la Cour en appelant également à "revoir le calendrier" pour éviter d'"accroître l'instabilité de la maîtrise des risques et des coûts".

Édouard Philippe a annoncé au début du mois que des décisions sur le Grand Paris Express seraient prises avant la mi-janvier, et qu'Emmanuel Macron clôturerait les discussions sur la gouvernance du Grand Paris en février.

Le premier président de la Cour des comptes, Didier Migaud, doit être auditionné mercredi après-midi par la Commission des finances de l'Assemblée nationale au sujet de ce rapport.

(avec Reuters)

https://www.businessimmo.com/contents/93757/la-cour-des-comptes-s-inquiete-pour-les-surcoûts-et-délais-du-grand-paris-express?utm_medium=email&utm_source=depeche&utm_campaign=depeche-93757

La Cour des comptes s'inquiète pour les surcoûts et délais du Grand Paris Express

[Actualités](#) [Territoires](#)

Publié le 17/01/2018 à 17:41



© BERTRAND GUAY / AFP

La [Cour des comptes](#) s'inquiète du "dérageage considérable" du coût du Grand Paris Express, un futur métro automatique qui doit irriguer la banlieue parisienne, appelant à "revoir le calendrier" de réalisation du projet et à réviser son périmètre.

Chiffré à 19 Mds€ lors du débat public en 2010, le super-métro était déjà évalué à 22,63 Mds€ lorsque le projet a été affiné en 2013. Or, note la Cour dans un rapport devant être publié mercredi et que l'AFP a consulté, les "coûts prévisionnels (...) n'ont cessé de dériver" depuis. "Les évaluations initiales étaient fragiles (...), et les provisions pour aléas et imprévus qu'elles intégraient étaient très inférieures à ce qui est recommandé pour des travaux de cette nature", écrivent les sages de la rue Cambon.

Le coût total du Grand Paris Express serait finalement de 35,08 Mds€, la facture atteignant même 38,48 Mds€ en ajoutant les "contributions financières" apportées par la [Société du Grand Paris \(SGP\)](#), l'établissement public en charge du projet, à d'autres projets franciliens.

"Ces réévaluations successives des coûts du projet pourraient remettre en cause sa pertinence socioéconomique", juge la Cour des Comptes, qui s'inquiète d'une "trajectoire financière non maîtrisée".

Concernant l'endettement nécessaire de la SGP pour financer ses investissements, le montant des frais financiers atteindrait selon elle "près de 134 Mds€ et l'échéance de remboursement complet de la dette serait reporté de 25 ans, de 2059 à 2084". Et encore, des surcoûts ou des variations, "même limitées (...) du rendement des taxes fiscales, des taux d'intérêt ou de l'indice du coût de la construction (pourraient) alourdir très fortement la charge que constituent les frais financiers et reculer la dernière année de remboursement au-delà de 2100, voire faire entrer la SGP dans un système de dette perpétuelle", avance la Cour.

Recaler le calendrier

Tout en émettant "de sérieuses interrogations sur la capacité à respecter les échéances olympiques de 2024" (l'accueil des JO à Paris), la Cour des Comptes recommande à l'État de renforcer la gouvernance de la SGP. Elle prône aussi "une révision du périmètre du projet et de son phasage, faute de quoi il serait contraint d'affecter à l'établissement de nouvelles recettes". "Le schéma d'ensemble n'est pas remis en cause", a indiqué mardi la ministre des Transports [Élisabeth Borne](#) au Sénat.

Le gouvernement a demandé au préfet de la région Ile-de-France de réfléchir à un phasage du projet, non sans susciter de fortes inquiétudes parmi les élus locaux. Il devrait donner "le calendrier recalé sur des bases réalistes" dans les prochains jours, a noté Mme Borne. Quant au président du directoire de la SGP, [Philippe Yvin](#), il est en sursis et le gouvernement lui cherche un successeur, selon la lettre spécialisée Mobilettre. Le projet du Grand Paris Express comprend plusieurs lignes nouvelles de métro automatique, numérotées de 15 à 18, ainsi que des prolongements de la ligne 14.

L'ensemble, long de quelque 200 km, doit ouvrir par étapes entre 2019 et 2030. Sont théoriquement prévus en 2024, pour les JO, les lignes 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly, 15 --une rocade au sud, en construction--, 16 à l'est de l'agglomération parisienne, 17 jusqu'à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et 18 entre Orly et le pôle de recherche de Saclay.

« Tous droits de reproduction et de représentation réservés. © (2018) Agence France-Presse »
