

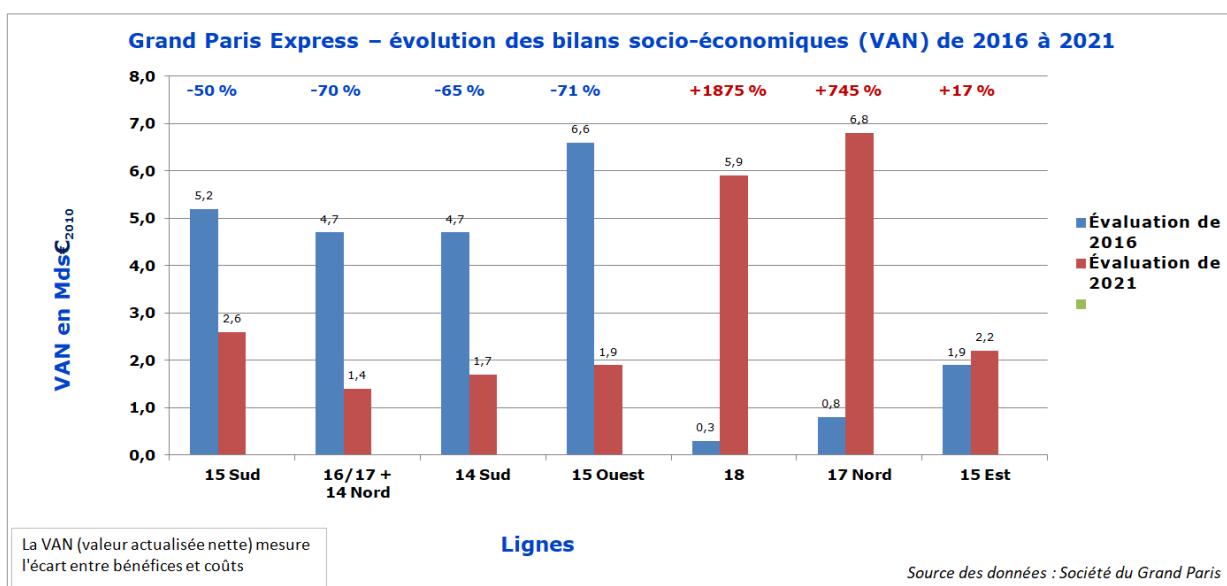
Madame la Première ministre,

Vous avez réitéré en juillet 2023 votre engagement pour la planification écologique et annoncé 7 milliards d'euros supplémentaires à cette fin. Nous nous en réjouissons. Toutefois, si l'écologie impose de lancer des chantiers vertueux, elle suppose aussi de stopper les chantiers dispendieux et inutiles dont vous avez hérité. C'est le cas des lignes 17 Nord et 18 Ouest du Grand Paris Express (GPE).

Hormis le nombre de gares, le GPE ne diffère que peu du « Grand-Huit » proposé par Christian Blanc en 2010, réseau conçu pour relier les « clusters » aux aéroports sans se soucier des besoins réels de mobilité des Franciliens. Considérer ce projet comme le seul susceptible d'assurer l'avenir de Paris « ville monde » et s'obstiner à en réaliser les parties les plus inutiles démontrerait notre incapacité à nous remettre en question et à nous adapter à un contexte nouveau, caractérisé notamment par un souci accru de préserver l'environnement, par la remise en cause du développement des grandes métropoles aux dépens des territoires délaissés et par l'explosion de la dette publique.

Il est courant que des imprévus apparaissent dans la réalisation d'un projet qui se déroule sur 20 ans. Il y a bien sûr les dérives de coût et de délais, qui sont ici d'autant plus spectaculaires qu'aucune des promesses faites pour les Jeux Olympiques ne sera tenue. Il y a aussi tout ce que la Société du Grand Paris (SGP) ne peut maîtriser : la croissance économique et démographique, nettement plus faible qu'anticipé, réduit les besoins de transport, comme l'essor du télétravail depuis les confinements. L'abandon d'EuropaCity, l'arrêt du terminal Roissy CDG T4, la réalisation de CDG Express impactent les prévisions de clientèle, déjà très faibles à l'origine. L'abandon des voitures thermiques à horizon 2035 change en profondeur le bilan carbone de l'opérationⁱ. L'expérience fait apparaître des hypothèses erronées, comme celle d'une construction de logements qui se ferait essentiellement dans les quartiers de gares, ce que démentent les faits.

Il n'est en revanche pas pertinent que le pouvoir politique laisse la bride sur le cou à la partie prenante la plus intéressée à la réalisation intégrale du projet, y compris les tronçons dont les coûts économiques et environnementaux surpasseraient les avantages, malgré les alertes de la Cour des comptes. C'est la voie ouverte à toutes les manipulations, comme celles qui consistent à augmenter artificiellement l'intérêt des lignes encore à construire en diminuant celui des lignes dont les travaux sont suffisamment avancés pour qu'on ne puisse envisager de les remettre en cause. La SGP en arrive à proposer des bilans plus favorables pour les lignes encore à construire dans des zones peu denses que pour les lignes qui trouveront naturellement leur clientèle et leur intérêt (cf. notre tribune dans L'Obsⁱⁱ et le graphique ci-dessous). Le porteur du projet inverse ainsi les expertises ligne par ligne réalisées sous l'autorité du Commissariat général à l'investissement, aujourd'hui Secrétariat général pour l'investissement, à la demande des gouvernements successifs.



Économiquement, rien ne justifie qu'un porteur de projet bénéficiant de taxes affectées et de la garantie de l'État poursuive des projets aussi inutiles que dispendieux. Un coup d'arrêt serait salué par nos partenaires européens et par les marchés.

Scientifiquement, rien ne justifie que la SGP invente une nouvelle méthode d'évaluation des projets dont l'objectif est d'en relever indûment l'utilité collective et dont les résultats fluctuants autorisent toutes les manipulations. Une telle dérive ne peut qu'inciter les futurs porteurs de projets à la fraude.

Techniquement, rien ne justifie la construction de métros à travers champs, la faible densité de clientèle ne permettant pas de les rentabiliser. Ils exacerberaient la difficulté financière d'exploitation du GPE et seraient par ailleurs de puissants vecteurs d'étalement urbain, que la « loi ZAN » cherche à contenir.

Écologiquement, rien ne justifie, sinon le faux prétexte des coups partis, de sacrifier ces espaces de respiration au sein de la métropole que sont les zones naturelles et agricoles ; selon des experts reconnus, les terres du plateau de Saclay et du Triangle de Gonesse figurent parmi les plus fertiles de la planète.

Socialement, rien ne justifie que l'on construise des lignes de métro à la campagne alors que le réseau ferré actuel, congestionné et soumis à des dysfonctionnements de plus en plus fréquents, nécessite un effort d'investissement accru. Le gouvernement peut-il impunément témoigner de son indifférence aux conditions de transport éprouvantes subies par les Franciliens ?

Politiquement, rien ne justifie que la SGP bafoue les avis d'institutions de la République, telle la Cour des comptes, et le risque que les adeptes du « tous pourris » n'y voient que des cadeaux aux géants du BTP, dans une période où les fonds publics manquent pour restaurer la dignité de l'école et de l'hôpital, comme pour conduire une transition écologique ambitieuse.

Gouverner, c'est choisir, disait Pierre Mendes France qui ajoutait que nous devons transférer l'effort de l'improductif au productif, du moins utile au plus utile. En stoppant ce qui peut encore l'être, vous mettrez un terme à la gabegie et contribuerez à restaurer l'autorité de l'État. Ce sera votre honneur, et, au delà, celui de la République – l'Histoire vous en sera reconnaissante.

Comptant sur votre compréhension et votre attachement à l'intérêt général, nous vous prions d'agréer, Madame la Première ministre, l'expression de notre haute considération.

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

ⁱ Le bilan carbone du Grand Paris Express élaboré par la SGP, juge et partie, est tout aussi peu crédible que ses évaluations socio-économiques, d'autant plus qu'il n'a pas fait l'objet d'une contre-expertise impartiale.

Aussi suggérons-nous que le gouvernement fasse appel à un prestataire indépendant – de la même façon qu'il a confié des missions d'étude au cabinet McKinsey – pour réaliser une telle contre-expertise, qui peut se limiter aux seuls tronçons 17 Nord et 18 Ouest.

Voir aussi : *Grand Paris Express – d'un trucage à l'autre*, COLOS, 14 septembre 2023, tinyurl.com/mtaywsua.

Rappelons à cet égard qu'il y a en France un bureau d'études spécialisé en la matière, qui est d'ailleurs à l'origine du concept de bilan carbone, à savoir le cabinet *Carbone 4*.

ⁱⁱ Jacqueline Lorthiois, Jean-Pierre Orfeuil, Harm Smit et Jean Vivier, *Lignes 17 et 18 : les évaluations plus que discutables de la Société du Grand Paris*, L'Obs, 28 octobre 2022, tinyurl.com/bdz6tvum.