

Grand Paris Express : un projet illusionniste

Intervention de Jean-Pierre Orfeuil

Assises de la mobilité sur le plateau de Saclay et les vallées voisines, CentraleSupélec, 18-11-2017

Nous sommes sur un territoire qui est impacté par deux composantes majeures de la loi Grand Paris de 2010, le cluster de Saclay et le réseau de transport du Grand Paris, et par un phénomène récurrent avec lequel nous vivons depuis de longues années, les dysfonctionnements du RER B, et au delà du réseau existant. Nous sommes à un moment, le temps des assises de la mobilité, qui nous invite à revisiter nos croyances, à faire une place au nouveau monde, penser mobilité plus que transport, logique de résultats plus que logique de moyens. Cela a été fait avec courage par la Commission Duron pour le transport de voyageurs à longue distance, cela reste à faire institutionnellement pour les transports de la vie quotidienne. C'est ce que je vais essayer de faire en prenant le Grand Paris comme entrée en matière.

Parce que nous vivons de plus en plus dans l'instant, je voudrais que nous rafraichissions ensemble la mémoire avec quelques rappels sur l'histoire du projet qui en montreront son caractère d'exception. Cela nous éclairera sur beaucoup des questions que nous nous posons aujourd'hui, que j'aborderai ensuite, qui seront utiles pour réfléchir à l'avenir.

Le Grand Paris Express est un projet d'exception

En termes techniques

Exception par son régime de justification. En urbain, les projets TC sont alors justifiés par l'environnement. Ici l'environnement est assez secondaire (on ne prétend pas sortir beaucoup de gens de la voiture), mais par un rôle clé dans la dynamisation de la croissance de la région. Le diagnostic de l'État est en effet celui d'une panne de croissance de l'Île-de-France par rapport aux métropoles mondiales, qui ne résulte pas de facteurs nationaux (par exemple, le côté plus ou moins « business friendly » du pays), mais de facteurs régionaux, comme les difficultés de transport, aggravées par le fait que la région, alors tenue par l'opposition, est soupçonnée de vouloir provincialiser la région capitale. C'est ce qui explique que le Grand Paris est à la fois un projet de transport et un projet d'aménagement.

Exception par la rapidité de la conception : 13 mois entre la nomination de Blanc et présentation du Grand Huit à la presse

Exception par l'homogénéité de la solution.

Un système homogène quel que soit les territoires traversés, caractérisés par de très forts différentiels de densité en résidences et en emplois. S'il y a une chose dont on peut être absolument certain, c'est que les différentes lignes auront des utilités (économique, sociale, environnementale) très contrastées.

En termes économiques

Exception par le montant de l'investissement : plus de 2 fois le coût du tunnel sous la manche. Pourtant, absence d'évaluation socio-économique au sens prévu par la LOTI au moment de la décision, tant législative que dans le débat public. Adoption par la Loi, avec projet Saclay.

Exception par le mode de financement et la gouvernance : c'est une société ad hoc, la SGP, qui pilote le projet et non le Stif, elle bénéficie de financements dédiés, sous forme de taxes nouvelles. Ces taxes accroissent les charges pesant sur les entreprises franciliennes, ce qui renforce l'écart entre l'Île-de-France, où près de la moitié des coûts des transports publics sont supportés par les entreprises, et les grandes métropoles mondiales, où les entreprises sont beaucoup moins sollicitées.

J'ajouterai un élément qui relève plus de l'étonnement que de l'exception : dans l'imaginaire développé par le Grand Paris, tout se passe comme si le réseau existant, avec lequel les correspondances sont importantes, fonctionnait bien, puisque les besoins de rénovation et de mise à niveau sont ignorés, si bien qu'il n'y a pas de réflexion sur l'intérêt relatif de la remise à niveau de l'existant / investissement neuf. Il faut attendre le débat public pour qu'émerge l'idée qu'un fonctionnement satisfaisant du réseau existant est une priorité dans tous les cas de figure, qu'on réalise Arc express, le Grand Paris ou tout autre nouveau réseau.

Le GPE apparaît ainsi comme **un projet du monde d'avant**, quand le politique se présentait en roi thaumaturge capable de nous guérir de nos maux par un investissement qui va tout régler. De ce point de vue, il n'est pas très différent de certains projets TGV censés sauver telle ou telle ville de l'isolement, qui ont contribué à conduire la Sncf à l'addiction à la dette que nous connaissons aujourd'hui.

Le projet du Grand Paris Express est mal évalué

J'en viens au moment présent. Le projet a suffisamment avancé pour que la réalisation de quelques lignes soit du domaine de la certitude, insuffisamment pour que l'intégralité soit considérée comme un coup parti, d'où l'intérêt qu'il y aurait à partager une évaluation indiscutée de son intérêt.

Nous en sommes un peu loin pour plusieurs raisons.

La première, la plus importante à mes yeux, est que nous ne disposons toujours pas d'une évaluation socio-économique indépendante balançant les coûts et les bénéfices du projet. La situation actuelle est une évaluation réalisée par le maître d'ouvrage du projet et soumise pour avis d'une part à un conseil scientifique formé de personnalités choisies par lui, d'autre part au CGI qui, pour chaque ligne, mandate des économistes pour évaluer l'évaluation. A chaque fois, les équipes ne disposent que d'un temps limité et d'un accès limité aux données de base, aux procédures et au paramétrage des modèles. **Ce processus d'évaluation de l'évaluation n'a rien à voir avec une évaluation indépendante** qui serait menée de A à Z par un grand cabinet international et qui exigerait probablement au moins un an de travail.

Malgré tout, on trouve ici et là chez ces évaluateurs d'un jour, ou en tout cas en CDD, des réserves significatives. Ici on considère qu'un résultat est raisonnable, tout en notant qu'il ne pourra être obtenu qu'avec une politique de construction de logement très active. Là on lit qu'il n'est pas impossible que, malgré les incertitudes, la rentabilité de telle ligne, quoique faible, soit positive. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ça manque d'enthousiasme. On trouve même un avis franchement négatif pour le tronçon Orly Versailles, mais le chef du gouvernement de l'époque s'est empressé d'annoncer qu'il n'en tiendrait pas compte.

La seconde est la prise en compte de nouveaux types de bénéfices, appelés « Wider economic benefits » (bénéfices économiques élargis), en sus des bénéfices classiques (gains de temps, de sécurité, baisse de pression environnementale, etc.). L'idée de base est que la productivité d'un salarié donné dépend de son environnement et notamment de la densité d'emploi, et donc que la région sera stimulée par des externalités produites par l'existence du nouveau réseau, que les Anglais appellent sharing (partage), learning (apprentissage), matching (appariement). Ces effets ne sont pas invraisemblables, mais leur estimation est biaisée (on utilise le salaire comme indice de productivité, alors que le salaire résulte aussi d'une négociation intégrant les coûts de logement), incertaine (on ne dispose pas de retour d'expérience en France) et que sa réalisation dépend d'autres politiques publiques, et notamment de la maîtrise de l'étalement urbain. Leur estimation reste donc très spéculative.

Ce qu'on peut en dire, et ce que disent les experts, c'est que telle ou telle estimation est raisonnable, ou optimiste, ou pessimiste. C'est important, parce que la dérive des coûts du projet est telle que les coûts se rapprochent des bénéfices classiques, et que seuls ces bénéfices élargis contribuent à la différence. C'est important, parce que ces incertitudes contrastent avec le discours officiel de la SGP qui présente les bénéfices comme une certitude. Comme dit l'adage attribué à Pierre Desproges, c'est mieux de vivre en théorie, parce qu'en théorie tout se passe bien.

La troisième est de nature plus éthique, ou politique. Supposons qu'il soit effectivement démontré que le même salarié soit plus productif à Paris qu'à Toulouse. Faut-il pour autant le faire venir à Paris, ou est-il utile de maintenir une certaine distribution de l'intelligence et des capacités d'innovation sur le territoire ? Cette question n'est plus une question théorique pour universitaires depuis qu'une certaine France a opté pour un vote protestataire qu'il faut entendre. Ce qui est sûr, c'est que le discours de la SGP (Quinet et Prager¹) qui indique que « la richesse supplémentaire générée par le Grand Paris Express bénéficiera aux autres régions françaises par le biais d'un mécanisme de redistribution » – en bref une seule région motrice, et des régions d'assistés – n'est plus audible aujourd'hui, et n'est plus partagé au plus haut niveau de l'État.

Compte tenu de ces incertitudes, à la fois scientifiques, éthiques et politiques, la SGP s'est arrogé le pouvoir de vitrifier le futur en faisant démarrer tous les tunneliers en parallèle. L'urgence, pour moi, c'est de **redonner du pouvoir à l'intelligence collective**, et d'imposer à la SGP de ne pouvoir démarrer une ligne que lorsqu'une évaluation sérieuse et consensuelle aura pu être menée. L'urgence, c'est aussi, **pour les élus, de mettre un terme à leurs discours de posture** (style « l'État doit tenir ses engagements ») pour **se repositionner sur l'intérêt général**.

Le Grand Paris Express est un projet en décalage avec les enjeux de son époque

Enfin, pour l'avenir, je voudrais revenir aux fondamentaux de la mobilité et de l'interaction entre transport et urbanisation. Nous sommes dans une situation où d'une part le pass Navigo à tarif unique, d'autre part la perspective du Grand Paris Express envoient aux usagers un message subliminal simple : « installez vous où vous voulez, allez travailler et faire vos activités où vous voulez, il y aura toujours des transports collectifs rapides et peu coûteux pour satisfaire vos besoins ». C'est une petite musique agréable à entendre, mais **totalelement irréaliste**.

¹ « Les effets des infrastructures sur la répartition des populations et des emplois » (Commissariat à la stratégie et à la prospective, 2013),

Nos routes et nos transports collectifs sont d'ores et déjà saturés aux heures de pointe, bien que plus de 40 % des actifs travaillent à distance raisonnable (moins de 10 km) de leur domicile. Aujourd'hui, alors que seuls 20 % des actifs empruntent les moyens supports des migrations les plus longues (RER et Transilien), la saturation sur ces réseaux est la règle en pointe. Qu'en serait-il demain si plus de salariés choisissaient encore plus indépendamment qu'aujourd'hui leurs lieux de domicile et de travail ? Une telle perspective serait en outre **préjudiciable tant à la perspective de la transition énergétique qu'à celle de la modération de la dépense publique.**

On objecte souvent que ces migrations longues sont imposées par la difficulté à se loger à un coût raisonnable à proximité de son travail. C'est en partie vrai, mais en partie seulement. En tant que chercheur, j'avais, dans une recherche dont les résultats ont été publiés sous le titre « La ville cohérente », montré qu'on pouvait envisager un avenir de l'Île-de-France fondé sur plus de proximité entre l'habitat, l'emploi, et les activités diverses, sans que les différentiels de prix immobiliers soient une contrainte dirimante. Après plus d'un demi-siècle où la mobilité motorisée a servi de lubrifiant pour faire avancer les choses malgré les obstacles des prix immobiliers, de la ségrégation sociale et des concentrations excessives d'emploi, **la perspective de la transition énergétique nous amène à envisager une autre forme d'occupation du sol que celle que nous imposait le fordisme**, aujourd'hui dépassé en économie, mais encore très vivant dans les croyances de ceux qui voient l'avenir dans les clusters et les réseaux rapides urbains.

Voir aussi : « Le métro du Grand Paris en débat », revue *L'Économie politique* n° 76, octobre-décembre 2017.