Audit des évaluations socio-économiques et du bilan carbone des lignes du Grand Paris Express

Harm Smit 09/10/2023 14:56

Lors du premier appel à propositions citoyennes, nous avons suggéré que la Cour dissèque les pratiques d'évaluation de la Société du Grand Paris (SGP), qui ont mené à la déclaration d'utilité publique des lignes 18 et 17 Nord du Grand Paris Express (GPE).

Rappelons que les manipulations de la SGP, juge et partie, ont permis aux lignes les moins pertinentes en 2016 de devenir les plus rentables de tout le GPE en 2021 (Lien externe). Le procédé consiste à calculer les avantages socio-économiques pour l'ensemble du GPE, puis à les répartir sur les lignes individuelles selon un jeu de coefficients, dont on fait varier les valeurs pour obtenir le résultat escompté. Une tribune dans L'Obs (Lien externe) a épinglé cette pratique.

L'enjeu est environnemental au sens large, comportant au moins quatre dimensions :

- **économique** : 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.
- **écologique** : rien ne justifie, sinon le faux prétexte des coups partis, de sacrifier les zones agricoles – lieux de production nourricière de proximité – et naturelles – espaces de respiration au sein de la métropole . Selon des experts reconnus, les terres du plateau de Saclay et du Triangle de Gonesse figurent parmi les plus fertiles de la planète.
- **technique** : rien ne justifie la construction de métros à travers champs. Il n'en existe nulle part au monde, la faible densité de clientèle ne permettant pas de les rentabiliser. Ils exacerberaient la difficulté financière d'exploitation du GPE et seraient de puissants vecteurs d'étalement urbain, que la « loi ZAN » cherche à contenir.
- **sociale** : rien ne justifie que l'on construise des lignes de métro à la campagne alors que le réseau ferré actuel, souffrant de congestions et dysfonctionnements de plus en plus fréquents, nécessite un effort d'investissement accru. L'État ne peut laisser s'aggraver encore la galère des transports subie par les banlieusards (Lien externe) due à la concentration excessive des emplois franciliens (Lien externe).

Les évaluations socio-économiques ne prennent pas en compte le coût de ces multiples inconvénients !

L'évaluation du bilan carbone du GPE repose sur les mêmes hypothèses que celle des avantages socio-économiques, cf. *Grand Paris Express – d'un trucage à l'autre* (Lien externe).

Si les pouvoirs publics se rendaient complices des manipulations citées, ils inciteraient à la fraude les futurs porteurs de projets. **Les contribuables ne comprendraient pas que la Cour des comptes, comptable suprême du bon usage des deniers publics, s'en désintéresse.**

Aussi proposons-nous à nouveau de passer au crible les évaluations socio-économiques du GPE, ainsi que son bilan carbone, en particulier pour les tronçons 17 Nord et 18 Ouest.