



Premier ministre

Service Communication

Hôtel de Matignon, le 22 février 2018

**Conférence de presse de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre
et de Mme Elisabeth BORNE ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la
Transition écologique et solidaire, chargée des Transports**

Grand Paris Express

Hôtel de Matignon, jeudi 22 février 2018

Seul le prononcé fait foi

EDOUARD PHILIPPE, PREMIER MINISTRE

Madame la Ministre,
Mesdames et Messieurs,

Nous sommes venus vous parler du chantier du siècle, du chantier du siècle pour l'Ile-de-France.

Le réseau ferré de transports franciliens, c'est 40 % du trafic national pour 10 % du réseau ferré. C'est le grand nœud de mobilité quotidienne du pays et c'est un des plus grands d'Europe continentale, avec plus de 8 millions de voyageurs qui l'empruntent quotidiennement.

Je crois que nous avons tous conscience du caractère essentiel et stratégique de cette question des mobilités. Essentielle pour les habitants, parce que la relation entre le domicile et le travail, la capacité à vivre dans un espace à la fois aussi vaste et aussi dense que l'est la région Ile-de-France, les retards, le stress, le temps perdu parfois, la fatigue, les questions relatives à la sécurité, sont essentielles pour chaque habitant de l'Ile-de-France.

Mais c'est aussi stratégique du point de vue collectif, parce que le bon fonctionnement d'un système de transport, la bonne mobilité, constituent des éléments déterminants pour l'attractivité d'un territoire, pour le développement économique d'un territoire et pour son avenir en général.

Le Grand Paris Express a été pensé pour changer cette situation. Pour décongestionner, pour décloisonner, pour raccorder, pour redonner de la cohérence et pour aménager une aire urbaine qui était évidemment à l'étroit dans ses infrastructures actuelles. Et c'est la raison pour laquelle, je dis, que le Grand Paris Express va devenir pour l'Ile-de-France le chantier du siècle, de notre siècle. Un aménagement dont nous serons les premiers bénéficiaires mais, dont nous sommes d'abord les premiers responsables.

Depuis le lancement de ce projet magnifique en 2009, on a beaucoup promis, je ne suis pas sûr qu'on ait toujours dit la vérité. La vérité sur la difficulté de ce projet pharaonique, la vérité sur ses coûts, la vérité sur ses délais de réalisation. Sous l'autorité du président de la République, le gouvernement a décidé de reprendre en main ce projet et de tenir un langage de vérité.

Nous allons engager un projet considérable, j'utilise souvent ce chiffre, parce que je le trouve à la fois déroutant et éloquent, nous allons excaver plus de 43 millions de tonnes de terre, 43 millions de tonnes de déblais, c'est l'équivalent de 8 pyramides de Gizeh, l'expression pharaonique prend tout son sens. Et nous allons construire 200 kilomètres de lignes de métros automatiques nouvelles, dont 90 % se trouvent sous terre et très loin sous terre.

Notre objectif, c'est que ce projet qui constitue un immense espoir pour des millions de Franciliens, ne devienne pas la cause d'une immense frustration. Et nous faisons aujourd'hui face à deux contraintes de nature différente.

La première, elle est de nature technique ou physique, pour mémoire parce que les ordres de grandeur sont importants, lorsque la ligne 14, qui est une ligne automatique a été construite sous Paris, on a construit 9 kilomètres de lignes en 9 ans, 9 kilomètres en 9 ans. Notre objectif, c'est de construire 200 kilomètres et de le faire au global en 20 ans, à partir du moment où les travaux ont pu commencer ; où les études ont commencé.

Vous le savez, la majeure partie des lignes que nous allons construire le sera à une très grande profondeur, en moyenne c'est une profondeur de 30 à 40 mètres, avec des creux, si j'ose dire, à 50 mètres, à titre de comparaison le métro, il se trouve à une dizaine de mètres de profondeur et le RER, au plus bas, est à 30 mètres de profondeur.

Lorsqu'on commence à envisager les travaux à cette profondeur-là, sur 30 à 40 mètres en moyenne avec des creux à 50 mètres, on connaît forcément plus mal la nature du sous-sol, un sous-sol qui, en Ile-de-France, peut réserver des surprises. Je ne sais pas si à l'époque de la conception du projet on avait conscience de ces risques techniques, ce que je sais, c'est que cette réalité géologique, elle nous rattrape avec ce qu'elle implique d'incertitudes sur les délais et sur les risques pour la sécurité et que nous devons en tenir compte.

J'ajoute que ces travaux considérables vont mécaniquement de façon obligatoire créer de nombreuses perturbations pour le quotidien des Franciliens. Le projet tel qu'il est défini, c'est 300 sites de chantier en Ile-de-France et au pic d'activité, ce sera 2.000 camions simplement pour les déblais, chaque jour sur les routes. C'est la première contrainte.

La deuxième contrainte, elle est humaine, plus exactement, c'est une contrainte de ressources humaines. La réalisation du Grand Paris Express va multiplier par quatre le volume des travaux habituellement connus en Ile-de-France. Ce n'est pas à un instant T, pendant une longue période. Les entreprises de BTP vont donc devoir investir dans le matériel nécessaire et surtout employer et former plus de 15.000 femmes et hommes pour concevoir et pour mener les travaux. C'est évidemment une bonne nouvelle, c'est de l'activité, c'est de l'emploi, c'est de l'investissement, mais tout ça s'exprime dans un cadre, dans un contexte où les équipes de ces entreprises sont déjà très sollicitées par d'autres chantiers, comme ceux du prolongement du RER E à l'ouest, ou les travaux de modernisation des autres lignes de RER.

Le secteur des travaux publics, on peut s'en réjouir, mais c'est un fait, peut dans ces circonstances frôler la surchauffe. Et cette contrainte, nous devons évidemment en tenir compte, parce qu'elle fait aussi peser des risques sur le calendrier, sur le financement et sur la sécurité. Et du reste ces deux contraintes ont déjà commencé à faire sentir leurs effets, sur les coûts et sur le calendrier. La Cour des comptes, vous le savez, a tiré la sonnette d'alarme en annonçant que les prévisions de coûts à terminaison devaient passer 25 milliards d'euros à 35 milliards d'euros. Ce dépassement financier, il intervient dans un contexte où des incidents surviennent déjà alors que le gros des travaux n'a pas commencé. Vous vous souvenez peut-être des incidents de novembre dernier dans le cadre des travaux d'Eole à la Porte Maillot, où

25 tonnes de boues s'étaient déversées dans le tunnel du RER A, créant évidemment une gêne heureusement passagère, sur une des lignes les plus empruntées du réseau ferroviaire européen.

Mais ça n'était pas la première fois, un peu avant à l'été 2016, la réalisation des parois moulées dans le cadre du prolongement de la ligne 14 avait conduit à une entrée de 30 à 40.000 mètres cubes d'eau et retardé le chantier d'environ 18 mois.

Je dois dire, Mesdames et Messieurs, que je n'éprouve absolument aucun plaisir à jouer les pères la rigueur, à rappeler à l'ordre et à la réalité les projets qui sont pensés et mis en œuvre en France. Mais mon rôle, le rôle du gouvernement, c'est de rappeler le principe de réalité, de redonner de la robustesse à un projet, qui sinon pourrait trembler sur ses bases, d'apporter une très forte mobilisation de l'Etat au plus haut niveau à ce projet. Redonner de la robustesse, ça veut dire, je veux être très clair sur le sujet, confirmer la volonté de l'Etat de mener à bien ce projet à l'horizon 2030 dans toutes les composantes initialement prévues et de le rendre totalement irréversible parce que la région, ses habitants, la France en a besoin pour des raisons de mobilité, je l'ai dit, d'attractivité aussi et je dirais de développement national.

Donner de la robustesse, c'est aussi de maîtriser les coûts, que les Franciliens, contribuables comme usagers payent dès aujourd'hui et vont continuer de payer pour la réalisation du projet. Donc sur ce point, je ne veux pas prendre le risque de voir des dépassements devenir la règle et finalement nous échapper. Je le dis clairement, 10 milliards d'euros de plus d'ores et déjà annoncés par la Cour des comptes, c'est autant d'argent qui est pris sur les entreprises et sur le pouvoir d'achat des Franciliens. Je ne veux pas que les chiffres dérivent à nouveau.

Donner de la robustesse, c'est aussi mettre sur la table tous les sujets, et notamment le sujet des interconnexions, aussi surprenant que cela puisse paraître, il y a encore 4 projets de gares d'interconnexion qui ne sont pas financés. Sur ces 4 projets de gares d'interconnexion, qui sont essentiels pour les départements et pour les habitants de la grande couronne, il y en a trois qui ne sont même pas étudiés et ça avant le dépassement de 10 milliards. Ce qui veut dire que tous les éléments du projet n'ont pas été jusqu'à présent, je suis bien obligé de le constater, mis sur la table, ça n'est pas raisonnable, il faut discuter et trouver la solution à l'ensemble de ces sujets.

Donner de la robustesse, c'est enfin s'engager sur des délais de livraison des 68 gares prévues qui aient une véritable chance d'être tenus car un décalage dans la livraison d'une gare n'est jamais anodin. Autour des gares, on construit des logements, on achète, on aménage, pendant les travaux, on va fermer des gares et des routes, on va perturber la vie de certains quartiers, on va déranger les populations qui y résident ou qui y travaillent. Ne pas faire cette opération vérité, dire on verra bien quand ce sera fini, ce serait prendre le risque de susciter beaucoup de frustrations, beaucoup de déceptions. Ce serait aussi fragiliser d'une certaine façon la cohérence d'ensemble du projet car le développement de la métropole accompagne celui du Grand Paris Express et les projets d'aménagement urbain doivent pouvoir être calés sur l'ouverture des gares. La ligne 15 Sud constitue à cet égard, l'exemple que je souhaite éviter, en 2014, elle était annoncée pour 2020, un an plus tard elle a été décalée en 2022 et nous verrons tout à l'heure qu'elle n'arrivera pas avant 2024, ça n'est pas admissible, je pense qu'il eut été préférable de prendre dès le début, les marges raisonnables, tellement raisonnables qu'elles s'avèrent indispensables.

Alors vraiment plutôt que de laisser les mauvaises nouvelles à mes successeurs, ce qui serait au fond, Madame la Ministre en conviendra avec moi, le plus simple, je préfère justement énoncer une vérité claire, un tunnelier ça creuse 12 mètres par jour, pas plus et multiplié à l'infini les tunneliers n'a pas de sens technique ou économique. Vous voyez sur la slide qui passe derrière moi, en France il y a 4 tunneliers aujourd'hui, il y en a 23 en fonctionnement dans l'ensemble de l'Europe continentale aujourd'hui, au plus fort des travaux sur le Grand

Paris Express, il y aura 21 tunneliers en activité sur le même projet, c'est en Europe, du jamais vu.

Pour que le projet réussisse, nous devons donc tout faire, faire toute la vérité sur les prix, les dates, les délais, les priorités, de manière à ce que chacun, élu, chef d'entreprise, investisseurs, entreprises de bâtiment et travaux publics, Franciliens bien sûr, sache à quoi s'en tenir. Mais la vérité oblige à dire que le calendrier de mise en service des différents tronçons, tel qu'il est connu actuellement, ne correspond plus à la réalité. Est-ce qu'il a un jour correspondu à la réalité ? Je l'ignore et ça n'est pas à moi d'en juger. C'est une bonne question. Une chose est sûre, aujourd'hui, il ne peut pas décevantement nous servir de boussole pour conduire les travaux de cette importance. D'où la nécessité de le recalculer, de lisser la réalisation de certains tronçons, de les prioriser pour en assurer la réalisation dans des délais réalistes, pour éviter aussi de prendre du retard sur tous les chantiers en même temps, avec les conséquences qu'on imagine sur les conditions de transport des Franciliens.

Je souhaite que ce recadrage soit aussi l'occasion pour l'Etat de s'impliquer plus et mieux dans la réalisation d'un projet qui par sa nature, par son ampleur, par les montants en jeu revêt à l'évidence une importance nationale. Le calendrier va vous être présenté par Madame la Ministre des Transports, je ne doute pas qu'un certain nombre d'observateurs, d'élus peut-être puissent formuler l'idée qu'il aurait pu être encore plus ambitieux. Pour ma part, je veux indiquer qu'il est déjà extrêmement tendu, réaliste, tenable mais déjà tendu.

ELISABETH BORNE, MINISTRE AUPRES DU MINISTRE D'ETAT, MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, CHARGÉE DES TRANSPORTS

Merci Monsieur le Premier ministre,

Mesdames et Messieurs,

Donc concernant le calendrier, nous avons tout d'abord retenu deux priorités pour une mise en service à horizon 2024. La première priorité qui est assez logique, concerne la mise en service des lignes qui bénéficient au plus grand nombre des Franciliens. Je veux parler des extensions de la ligne 14 au nord et du tronçon commun des lignes 16 et 17 entre Saint-Denis-Pleyel et Le Blanc-Mesnil, je veux parler aussi de l'extension de la ligne 14 au sud jusqu'à l'aéroport d'Orly et enfin de la ligne 15 Sud qui offre une liaison transversale entre les territoires du sud de Paris, de Pont de Sèvres à Noisy-le-Champ. La ligne 14 et le tronçon commun 16, 17 sont également nécessaires pour le bon déroulement des Jeux olympiques et paralympiques Paris 2024.

La seconde priorité pour 2024 toujours, concerne la ligne 16 entre Le Bourget RER et Clichy-Montfermeil, qui est un axe de cohésion majeur pour la métropole du Grand Paris. Concrètement avec cette ligne, les usagers pourront faire le trajet de Clichy-Montfermeil à Saint-Denis en 20 minutes contre plus d'une heure aujourd'hui, les habitants de Clichy-Montfermeil seront ainsi à 34 minutes de la Défense, ou encore à 31 minutes de la gare Saint-Lazare, contre là aussi plus d'une heure aujourd'hui. En clair cette ligne facilitera l'accès de toute une population de l'Est francilien à des pôles essentiels, qu'ils soient économiques et culturels et ce sera aussi pour eux la possibilité de rejoindre plus rapidement Paris.

Le prolongement de cette ligne jusqu'à Noisy-le-Champ sera réalisé au plus tard en 2030. Les autres lignes feront, quant à elles, l'objet d'un recalcul en prenant en compte l'autre priorité pour le gouvernement, qu'est l'attractivité de la région capitale, avec notamment l'aménagement du plateau de Saclay.

L'objectif reste le même, faire au plus vite mais, en maîtrisant strictement les coûts à terminaison et en respectant les délais et qu'on aura fixés. Alors bien sûr ça ne veut pas dire

qu'il ne se passera rien, bien au contraire, les marchés de toutes les lignes seront signés dans le quinquennat, ceci qui permettra également de valider les coûts à terminaison et le calendrier de mise en service.

Et puis nous allons également engager des travaux d'une ampleur considérable sur ces lignes. Ligne par ligne, cela donne pour la ligne 18, donc qui viendra accompagner le développement du plateau de Saclay pour la liaison entre l'aéroport d'Orly et le plateau de Saclay, elle sera réalisée au plus tard en 2027. L'objectif de mise en service de la deuxième section de la ligne 18, jusqu'à Versailles en 2030 est quant à lui maintenu.

Concrètement, cela veut dire que dès cette année des travaux préparatoires vont commencer, notamment à Massy-Opéra puis, dans les prochaines semaines au niveau du Christ de Saclay, des démolitions auront également lieu à Antony. Dès le mois de mars le marché pour l'ouvrage annexe au niveau d'Orly sera notifié et les travaux préparatoires sur Orly démarreront dans la foulée. Dès cette année, le budget de la société du Grand Paris pour la réalisation de cette ligne, sera de 35 millions d'euros et d'ici la fin du quinquennat, 690 millions d'euros ont été engagés pour cette ligne.

Les procédures des marchés de génie civil de la première section de la ligne 18 sont engagées pour une notification intervenant au plus tard en 2020. Par ailleurs, pour accompagner à plus court terme le développement du plateau de Saclay, l'offre de desserte bus sera renforcée en lien avec ILE-DE-FRANCE MOBILITES en améliorant le système existant entre Massy et Saint-Quentin par des nouvelles circulations en site propre.

Les études seront lancées dès cette année en partenariat avec ILE-DE-FRANCE MOBILITES pour un démarrage des travaux dès 2020. Les études du bus en site propre Massy Les Champarts seront également engagées dès cette année pour permettre d'envisager la réalisation du site propre au niveau de Massy dès 2020 et accompagner ainsi les projets de développement dans ce secteur.

Sur cette ligne 18 comme sur les autres lignes, les travaux seront donc prochainement engagés de façon irréversible, ce qui est le gage de la réalisation à terme de l'intégralité du projet. Enfin, pour cette ligne comme pour les autres d'ailleurs, si des financements privés sont disponibles, ils pourront être utilisés pour mettre en œuvre des mesures transitoires et apporter des réponses efficaces pour les entreprises, les chercheurs, les étudiants. Nous allons y réfléchir avec la région.

Concernant maintenant la ligne 17, le gouvernement va demander à la Société du Grand Paris d'engager sans délai des procédures de marché pour la réalisation de la ligne 17 Nord jusqu'au Triangle de Gonesse avec, comme objectif, une mise en service au plus tard en 2027. La procédure d'appel d'offres permettra de savoir s'il est techniquement possible de desservir la gare du Bourget Aéroport pour les Jeux olympiques de 2024, les sites du Village Médias et du centre principal des médias étant situés à proximité.

Dans cette hypothèse, le marché de génie civil sera notifié début 2019 pour engager rapidement les travaux. Si tel n'est pas le cas, ces sites seront desservis par un service de navettes. La ligne sera ensuite prolongée jusqu'au Mesnil-Amelot au plus tard en 2030. Là encore, le budget 2018 de la Société du Grand Paris prévoira une première enveloppe de quarante millions d'euros pour la réalisation de cette ligne sur un total de neuf cents millions sur la durée du quinquennat.

Des travaux préparatoires débiteront dès cette année, notamment au niveau de la gare du Bourget Aéroport. Enfin dès cette année, les études seront engagées afin d'améliorer les liaisons bus entre les secteurs de Garges-lès-Gonesse et Goussainville d'une part et les gares du Parc des expositions et de Roissy d'autre part pour une mise en service entre 2021 et 2023,

l'objectif étant d'améliorer l'accès des habitants aux pôles d'emploi. Dès cette année aussi, des études seront engagées pour la réalisation d'un site propre de bus entre Aulnay-sous-Bois et Tremblay-en-France la réalisation pouvant être assurée à horizon 2024.

Concernant enfin le bouclage de la ligne 15 qui sera réalisée en 2030, les deux lignes 15 Est et 15 Ouest présentent des complexités inédites comme la construction d'une gare sous le quartier de La Défense ou encore des risques géologiques particuliers dans la plaine centrale de Seine-Saint-Denis. Ces complexités expliquent pourquoi nous avons besoin d'un délai de réalisation plus important pour bien maîtriser les risques et les coûts. Ainsi, comme cela était prévu, le fonctionnement de la rocade et de l'ensemble des interconnexions est maintenu en 2030.

EDOUARD PHILIPPE, PREMIER MINISTRE

Voilà. Quand on écoute, quand on saisit l'ampleur des travaux qui sont devant nous, on comprend mieux la remarque initiale que je formulais. Pour l'Ile-de-France, c'est le projet du siècle avec des chiffres qui donnent le tournis techniquement et budgétairement. Sur l'ensemble du quinquennat, de 2018 - de cette année jusqu'à 2022 - la Société du Grand Paris engagera près de seize milliards d'euros selon un rythme annuel compris entre trois et trois milliards et demi d'euros par an.

Ces sommes, cette complexité, ce gigantisme à certains égards, militent pour que l'Etat s'implique encore plus fortement dans le pilotage du projet et c'est le dernier point que je voudrais aborder avec vous avant de répondre à vos questions. Nous avons pris, s'agissant de la gouvernance et du pilotage, un certain nombre de décisions.

D'abord, nous allons procéder au changement de la direction de la Société du Grand Paris pour lui donner une nouvelle impulsion. Ensuite, nous allons donner à la Société du Grand Paris qui est le cœur, plus exactement le cerveau, de cette opération les moyens humains supplémentaires dont elle a cruellement besoin pour mener à bien ses missions.

Il y a aujourd'hui au sein de la Société du Grand Paris - je parle sous le contrôle du président du conseil de surveillance de la société - il y a deux cents personnes pour gérer le projet du siècle ; ça ne suffit pas. L'ampleur du projet nécessite de revoir en profondeur la question des effectifs. Ça nécessite de faire l'examen, métier par métier, de l'organisation et des besoins cibles.

Il y a, dans les dispositifs législatifs actuels, des limitations au volume d'emplois possible pour la Société du Grand Paris, nous allons les lever. Nous voulons que la Société puisse avoir les moyens techniques, intellectuels, de piloter l'ensemble des relations contractuelles redoutablement complexes qu'elle entretient avec les partenaires de ce projet.

Troisième décision, une mission est confiée à Gilles CARREZ. Je le remercie de sa présence, il est ancien président de la Commission des finances de l'Assemblée nationale, député Les Républicains dont l'expertise financière est reconnue et incontestée. Il fera des propositions au gouvernement pour consolider le modèle économique de la Société du Grand Paris en augmentant ses ressources dans le cadre des prochaines lois de finances, afin de lui permettre d'emprunter dans de meilleures conditions.

Enfin nous demanderons à la Société du Grand Paris, compte tenu de toutes les annonces et de toutes les décisions que nous prenons, de préparer un plan d'optimisation de son fonctionnement et des travaux à venir pour comprimer le coût global du projet, sans évidemment remettre en cause la bonne prise en compte des risques.

Voilà ce que je voulais vous dire à l'issue de ce travail de recalage. C'est un travail que nous avons conduit avec Madame la Ministre des Transports en bonne intelligence, je crois, avec les élus locaux et les parlementaires d'Ile-de-France. Nous avons souhaité discuter avec eux, nous avons organisé plusieurs réunions. Madame la Ministre des Transports les a vus régulièrement, nous avons essayé d'expliquer quelles étaient nos contraintes, d'entendre quelles étaient leurs priorités, d'essayer de trouver des solutions lorsque des phases transitoires devaient être imaginées.

Cette discussion va se poursuivre, nous y sommes prêts. Juste avant de tenir cette conférence de presse, nous étions avec le président de la Société du Grand Paris, le président de la métropole, la présidente du conseil régional d'Ile-de-France et nous avons, je crois, démontré notre volonté de pouvoir aboutir dans les délais que nous fixons, dans les budgets que nous fixons en bonne intelligence avec les collectivités territoriales concernées.

C'est un magnifique projet, je le redis, qui ira à son terme dans sa totalité. C'est un défi collectif que nous allons relever.

Je vous remercie.