

Avis du groupe LFI-A

Le projet Eole est le prolongement de 55 km vers l'ouest du RER E entre les gares de Hausmann-Saint Lazare et Mantes-la-Jolie. Son financement est assuré par la Région Île-de-France, l'Etat, la Société du Grand Paris, les deux départements traversés, la Ville de Paris et SNCF Réseau. La maîtrise d'ouvrage est assurée par cette dernière.

A la suite de dérives financières importantes conduisant le coût estimé du projet de 3,7 à 5,4 milliards d'euros environ, soit une hausse de 45% entre 2016 et 2021, le groupe LFI-A a participé au déclenchement d'une « Mission d'évaluation et d'information concernant les montants, les causes, les responsabilités et les conséquences des surcoûts du projet de prolongement du RER Eole ». Il remercie l'ensemble des participant·es de cette mission. Il a apprécié la transparence et la diversité des échanges tout en regrettant que des réponses aux questions des commissaires n'ont parfois pas été fournies d'emblée, ou de manière partielle.

Le groupe LFI-A considère que le pilotage global du projet a été défaillant :

- En amont d'abord parce que la complexité de ce dernier a mal été appréhendée. Cette complexité inédite pour un tel projet résulte du dimensionnement de ce dernier - c'est l'un des plus gros chantiers d'aménagement de transport en France à l'heure actuelle - et de son aspect prototypique - le prolongement est construit en milieu hyperurbain et contraint par des connexions multimodales nombreuses et une présence bâtiminaire unique (CNIT de La Défense). Au regard de cette complexité, un pilotage plus massif de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités aurait dû être mis en place. Des moyens humains spéciaux, c'est-à-dire renforcés en nombre et en expertise technique auraient dû être mobilisés au sein d'Île-de-France Mobilités. Il y a nécessité à développer un pôle d'inspecteur·ices de travaux et d'expert·es techniques et financier·es destiné·es à contrôler de façon indépendante le déroulé des travaux et l'évolution de leurs coûts.
- En aval ensuite parce que l'alerte sur les surcoûts a failli. Les décideurs n'ont pas été mis au courant régulièrement de la hausse des coûts à terminaison. Les réunions régulières des financeurs auraient dû constituer l'espace de discussion et d'information permettant de déclencher des alertes informationnelles aux décideurs politiques. Cette défaillance est un dysfonctionnement grave car le contrôle des dépenses de l'argent public n'a pas été efficient. Les circuits de validation des surcoûts doivent être clairement redéfinis, avec des seuils d'alerte clairement identifiés. Des moyens supplémentaires doivent être mis en place par les décideurs dès le début du projet pour suivre l'évolution du coût de projet avec des sanctions si les informations ad hoc ne sont pas communiquées par les différents acteurs du projet.

Les porteurs politiques du projet, et au premier chef la Région donneuse d'ordres et pilote majeur, ont donc une responsabilité importante dans l'incapacité à anticiper les moyens et les méthodes de pilotage qu'il aurait fallu mobiliser au regard du caractère inédit et massif de l'aménagement. La sous-estimation manifeste des provisions pour risques en est l'exemple le plus flagrant.

Le groupe LFI-A interroge également le rôle joué par la maîtrise d'ouvrage dans un tel projet. Il relève plusieurs manquements :

- Un défaut d'informations à l'égard des financeurs, à l'image des réponses partielles apportées aux questions des commissaires de la MIE
- Des modifications de programme qui n'ont pas toutes été précédées d'une autorisation des décideurs, comme la modification du plan de voies de Mantes
- Un choix d'entreprises dont les rôles multiples au cours du chantier peuvent les mettre en situation d'être à la fois juges et parties. Des entreprises se retrouvent parfois dans le rôle de

concepteur ou d'aménageur, puis dans celui de contrôle au service de la maîtrise d'ouvrage. La situation de possibles conflits d'intérêts peut être légitimement évoquée.

Ces manquements peuvent s'expliquer de plusieurs manières :

- Le changement de statut de SNCF Réseau en cours de projet, et les réorganisations induites, n'ont pas dû aider à assurer un suivi optimal du chantier. Par ailleurs, l'apparition de la « règle d'or », principe d'austérité financière visant à limiter l'endettement, au sein de SNCF Réseau en cours de projet a vraisemblablement conduit l'entreprise à négliger le suivi de l'évolution des surcoûts, considérant que cette règle d'or la protégerait de toute responsabilité financière. Cette même logique a dernièrement amené l'Etat et SNCF réseau à signer le 8 avril dernier en catimini un contrat de performance de 2,8 milliards d'euros pour la régénération du réseau ferré, largement en deçà des besoins pour maintenir un service de qualité sur les lignes et engager les chantiers nécessaires à la modernisation des réseaux, dans un contexte de changement climatique où la mobilité devrait être un enjeu de bifurcation réel.
- La position de quasi-monopole de SNCF Réseau et le nombre réduit d'entreprises pouvant intervenir sur un chantier de cette complexité technique.

Au-delà des responsabilités immédiates de SNCF Réseau et des autres acteurs qu'une analyse juridique post-projet et un audit de la Cour des comptes pourraient permettre de révéler, le groupe LFI-A considère donc que le fiasco financier du RER Eole est aussi la conséquence de la marche forcée vers la privatisation du groupe SNCF.

Le groupe LFI-A demande enfin que l'on considère avec attention la nécessité d'une bifurcation du modèle de l'aménagement des transports en Ile-de-France et au-delà :

- Le financement de ces derniers ne peut en effet être supporté uniquement par la puissance publique, en particulier lorsque ceux-ci desservent des pôles d'activités économiques où se concentrent des entreprises privées. Dans le cas du RER Eole, un pôle d'activités économiques comme La Défense va largement bénéficier de l'amélioration de l'accessibilité de la zone pour sa clientèle ou ses employé·es. Ce sont autant de perspectives de profits. Pour autant, le privé n'aura pas dépensé un euro pour cet aménagement et les surcoûts seront supportés uniquement par la puissance publique. La maxime « privatisation des profits, socialisation des pertes » ne s'applique que trop au modèle de financement de l'aménagement des transports. Celui-ci doit être rénové en faisant en sorte que l'ensemble des acteurs, y compris privés qui bénéficient directement de ces infrastructures participent à son financement.
- L'aménagement même de l'Ile-de-France et les objectifs de son réseau de transport suppose aussi une bifurcation. La dissociation croissante entre lieux de travail et lieux d'habitation conduit inévitablement à la construction d'aménagements de transports massifs, coûteux financièrement et écologiquement, destinés à faire accéder rapidement un nombre important de travailleur·ses et de consommateur·rices dans des pôles d'activités majeurs. C'est au contraire au rapprochement des fonctions et à leur diffusion qu'il faut s'attaquer afin de limiter les déplacements. Les logiques de proximité doivent prévaloir dans le développement économique futur de la Région Île-de-France afin de limiter les mobilités pendulaires. Il faut aussi interroger le dimensionnement des infrastructures de transport. La conception de projets mastodontes ne doit pas se faire au détriment des aménagements de mobilités actives, certes plus modestes, parfois moins rapides mais tout aussi utiles pour répondre aux nécessités de circulation, tout en réduisant le coût écologique et financier.

C'est donc aussi en pensant une autre Ile-de-France que l'on pourra éviter des échecs financiers comme celui du RER Eole. La recherche de la vitesse et de la connexion de lieux de vie et de travail

éloignés ne peuvent plus être la règle. Il y a nécessité à ralentir nos existences et à réfléchir à un développement économique et social en termes de bassins de vie et de logiques de proximité. Le volet mobilités du futur CPER - qui ne devra pas supporter la charge de surcoûts du RER Eole - et le SDRIF-E en cours d'élaboration devront en tenir compte.