



## **Contribution du Pôle Écologiste au rapport de la Mission d'Information et d'Évaluation sur les dérapages financiers d'EOLE**

La Mission d'Information et d'Évaluation sur les dérapages financiers d'EOLE pointe en grande partie la responsabilité de SNCF Réseau. Impréparation, manque d'anticipation, opacité dans le suivi et le pilotage des coûts et manque de transparence des informations avec les financeurs : les défaillances de la maîtrise d'ouvrage sont effectivement nombreuses. Il ne faut toutefois pas occulter la place des autres parties prenantes au projet dans les conclusions des travaux, à commencer par les décideurs. La facture finale, probablement supérieure à deux milliards d'euros (inflation incluse), interroge aussi la gouvernance de ce type de grand projet et son dimensionnement.

### **Une gouvernance sans leadership.**

La mission révèle que les financeurs-décideurs ont été dans l'incapacité d'assurer la gouvernance de ce grand projet d'infrastructure. La région Ile-de-France (comme collectivité et cheffe de file de l'autorité organisatrice des transports) et les représentants de l'Etat (la SGP ou la préfecture de région) n'ont pas suivi de suffisamment près la conception et les travaux de SNCF Réseau. Ainsi, entre décembre 2018 et janvier 2020, alors que des premières informations relatives à d'éventuels surcoûts sont connues, le comité des financeurs ne se réunit pas. Or, c'est exactement le rôle d'un décideur, dans ce contexte de pré-crise, de multiplier les réunions et échanges avec l'entreprise chargée de la maîtrise d'ouvrage. Au travers des audits, il est apparu que ni la région, ni les départements, ni l'État n'étaient vraiment "en charge". A peine tenus au courant, se "renvoyant la balle", la gouvernance d'un projet de cette taille a montré son inefficacité, notamment dans la prise de décision. Ainsi le débat non tranché sur la sous-évaluation du chantier et des risques montrent que ni la Région, ni IDFM ne sont armés pour piloter un tel projet.

En outre, les procédures de gouvernance imaginées initialement se sont montrées totalement inadaptées et inopérantes. Par exemple, le déclenchement de l'article 7 du Protocole-Cadre relatif aux engagements financiers et aux conventions nécessaires à la réalisation du projet en cas de surcoûts mobilise les services de la SNCF Réseau pendant 12 mois pour préparer le rapport qui est ensuite expertisé par des bureaux d'études extérieurs sur une période de 6 à 12 mois pour le compte d'IDFM. Autre exemple, les modifications de programme. Le maître d'ouvrage, en cas de modification substantielle par rapport à l'AVP, doit proposer un AVP modificatif - également chronophage de sa constitution - au Conseil d'Administration d'Ile-de-France Mobilités. Dans ces deux exemples, le manque d'agilité des procédures, dans un projet très contraint, notamment par le strict respect du calendrier de la mise en service, est préjudiciable. Il l'est d'autant plus que le comité des financeurs semble avoir demandé, selon les audits et échanges avec la direction de la SNCF Réseau, de tenir le calendrier de mise en service... quoi qu'il en coûte. Nous souhaitons en outre conforter le souhait exprimé dans les recommandations du rapport pour un renforcement de l'expertise interne à Ile-de-France Mobilités, afin de réduire la dépendance aux cabinets d'audit privés.



## **Un projet trop gros et jamais revu à la baisse.**

Les visites de chantier ont montré le caractère gigantesque du projet, avec des gares souterraines immenses, démesurées par rapport aux futurs usages. Elles ont d'ailleurs été conçues en prévision de perturbations sur d'autres lignes, notamment sur le RER A, pour réorienter les usagers vers le RER E. De plus, l'annonce tardive des premiers surcoûts a permis de ne jamais reconsidérer les ouvrages prévus. Au contraire, la maîtrise d'ouvrage a même ajouté des programmes par rapport aux plans initiaux. La révision des pôles multimodaux (porte Maillot ou Mantes) dépasse d'ailleurs sous certains aspects le cadre du projet EOLE unique et implique des liaisons d'un autre niveau (par exemple la ligne nouvelle Paris-Normandie).

Les cathédrales de béton, tant sous la Défense qu'à la Porte Maillot, matérialisent la dimension passéiste du projet, pensé dans les années 80 et 90, qui n'a pas su évoluer au regard des enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle. Il apparaît d'autant plus en décalage avec les besoins de mobilité que l'utilité d'une liaison entre Paris et la Défense - partie la plus onéreuse du projet - n'est pas garantie. Déjà desservi par un RER et un métro à ce jour, le quartier de la Défense avait-il besoin d'être à ce point au cœur du projet de prolongement du RER E, d'autant qu'il traverse une crise importante due à l'expansion du télétravail ?

## **Pour une vraie révolution des transports publics**

Le néolibéralisme, *"ce mal de notre époque"*, a des effets dévastateurs dans tous les domaines d'action publique. Le secteur des transports subit, lui aussi, cette privatisation et cette libéralisation à marche forcée, et ce de façon particulièrement marquée en Ile-de-France. Le changement de statut de la SNCF, passant d'entreprise publique dont la finalité est de servir l'intérêt général à société anonyme pressée de remplir des objectifs de rentabilité et de compétitivité, modifie profondément le cadre des maîtrises d'ouvrage. Là où un projet d'infrastructure ferroviaire pouvait dépasser les estimations initiales et donc être directement pris en charge par la SNCF, les surcoûts sont maintenant "facturés" aux divers financeurs, pour que l'entreprise SNCF Réseau trouve l'équilibre de ses comptes en 2024. Ainsi la sous-estimation chronique de SNCF Réseau est payée bien chère.

L'exécution de ce projet permet également d'interroger la place des acteurs privés, directement bénéficiaires des infrastructures, principaux lobbyistes sur les tracés et dispensés de toute participation financière aux coûts. Pourtant, sur le CNIT (ouvrage de la Défense), l'entreprise Unibail perturbe le projet en amont en refusant l'entrée au maître d'ouvrage pour les études préalables (ce qui entraîne des surcoûts du fait de l'évaluation défailante des risques) et aussi en aval lors de la découverte des problèmes des fondations, rejetant les demandes de prolongement de la durée des travaux pour ne pas interrompre davantage l'exploitation du centre commercial.

La révision du Plan des Mobilités dans le cadre de la concertation pour le nouveau SDRIF-E doit être l'occasion, dans un cadre démocratique, de réfléchir aux besoins en transports et mobilités pour demain. Dans ce cadre, les élu.es écologistes défendront les transports du quotidien et dans un système en régie, pour garantir l'accès et la qualité du service public.