

From Le Monde du 18 février 2020

Pour le métro Grand Paris Express, l'année des tunneliers et des premiers rails

Vingt et une machines sous terre, cent cinquante chantiers lancés : le Grand Paris Express avance à plein régime, mais plusieurs décisions majeures doivent encore être prises.

« Bantan », « Inès » et « Dorine » : mercredi 5 février, pas moins de trois nouveaux tunneliers ont été baptisés à La Courneuve (Seine-Saint-Denis). Ces énormes trains-usines commenceront dans les semaines qui viennent à creuser les tunnels des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. Quinze kilomètres plus au sud, à Villejuif (Val-de-Marne), c'est un exploit technique au ralenti qui se déroule dans la future gare Institut-Gustave-Roussy : deux tunneliers perçant les lignes 14 et 15 du super-métro se croisent à quelques semaines d'intervalle dans le colossal puits de béton de 53 mètres de profondeur, traversant le vide sur un pont suspendu provisoire.

Quelque 150 chantiers retournent le sol tout autour de Paris, donnant naissance aux 200 kilomètres du futur réseau, à ses 68 gares et innombrables ouvrages annexes. Symbole de cette entrée du métro dans une dimension très concrète, la soudure des premiers rails sur la ligne 15 Sud devrait intervenir en avril.

« *Nous poursuivons la phase d'industrialisation du chantier commencée en 2019* », résume Thierry Dallard, le président du directoire de la Société du Grand Paris (SGP), chargée de concrétiser ce rêve à 35 milliards d'euros. Dix kilomètres de lignes sont déjà creusés. Quatorze tunneliers étaient déployés en janvier – il devrait y en avoir vingt et un en action simultanément d'ici la fin de l'année, du jamais-vu en Europe.

Des effectifs en hausse

Mais plus que dans le boyau foré par un tunnelier ou le trou béant d'une future gare souterraine, il faut se rendre dans un immeuble de bureaux flambant neuf de Saint-Denis pour prendre la mesure de cette accélération. Dix ans après sa création, la SGP a pris possession, fin janvier, de ces 30 000 mètres carrés au pied du RER B. De 200 personnes en 2018, l'équipe est passée à 500 collaborateurs et en recrutera encore 300 en 2020. Quelque 400 employés de sous-traitants, comme des assistants à la maîtrise d'ouvrage, sont également installés sur place.

L'effectif a ainsi bondi de sept contrôleurs de gestion à vingt-trois, de un « *contract manager* » à trente-cinq, alors que la faiblesse de la Société du Grand Paris avait été pointée comme une cause majeure de l'inflation du coût du métro, passé de 19 à 35 milliards d'euros entre 2010 et 2017. Si elle est sortie de la crise ouverte par ce dérapage, qui a conduit le gouvernement à reporter de quelques années la mise en service de plusieurs lignes pour alléger les contraintes financières et techniques, plusieurs hypothèques restent à lever.

A l'ouest, l'établissement public doit encore valider un nouvel emplacement pour la future gare de la Défense, une des plus importantes du réseau. En mars 2019, il était apparu au grand jour que le site retenu, quarante mètres sous le centre commercial des Quatre-Temps, était techniquement trop complexe. Il aurait conduit à mettre en service la gare en 2040, c'est-à-dire dix ans plus tard que prévu. Un autre périmètre est à l'étude à une centaine de mètres de là. Une nouvelle enquête publique devrait être lancée fin 2020.

Au sud, entre Saclay (Essonne) et Saint-Quentin-en-Yvelines (Yvelines), sur une des rares portions où le futur métro ne sera pas souterrain, la SGP doit aussi décider, cet été, si elle construit la ligne 18 en viaduc, comme prévu, où si elle pose les voies au sol – en réalisant quelques économies au passage.

Le risque financier levé

Au nord, se pose la question de la ligne 17, après l'abandon du projet de complexe commercial EuropaCity sur les terres agricoles du Triangle de Gonesse. Faut-il construire une gare pour desservir des kilomètres de champs de céréales ? L'aménageur public maîtrisant déjà une centaine d'hectares de terres autour de la future gare, les éléments sont en place pour que soit bâti autour de celle-ci un nouveau quartier à dominante économique... mais la décision n'est pas prise.

Reste la question de la desserte des sites des [Jeux olympiques de Paris 2024](#) par les lignes 16 et 17. « *On n'a aucune marge sur les aléas de chantier, mais il est encore possible d'être prêts à temps* », assure Thierry Dallard. On saura à l'été 2021 si les tunneliers ont progressé sans encombre où si les délais sont devenus intenable en raison des incidents de parcours.

Pour M. Dallard, le principal aléa pesant sur le projet a toutefois été écarté : le risque financier. « *Un problème sur un chantier, c'est un an de retard ; une difficulté de financement, à cette échelle, se répercute sur vingt ou trente ans* », rappelle le président du directoire. A ce titre, l'obligation verte d'un montant et d'une durée record (2,5 milliards d'euros sur cinquante ans) émise le 11 février par la SGP a rassuré l'entreprise sur sa crédibilité, après trois premières émissions réussies depuis 2018.

Mais pour sécuriser son modèle financier, la société doit encore renforcer ses recettes. L'établissement public bénéficie de taxes affectées, qui lui ont rapporté 672 millions d'euros en 2019. Pour la suite, l'objectif est d'accroître encore ces ressources de 250 millions d'euros par an. Or, après les dispositions votées dans le dernier projet de loi de finances, il manque encore près de 100 millions d'euros.

Grégoire Allix