

THIERRY DALLARD

« Le Grand Paris Express est le plus important projet d'Europe. »

Normalien, titulaire d'un doctorat en mécanique des fluides (Paris VI), diplômé de l'École nationale des ponts et chaussées et aujourd'hui président du directeur de la Société du Grand Paris, Thierry Dallard a accordé un entretien riche et captivant à la revue *Ti&M*.

Propos recueillis par **Hervé Nadal**

Pas moins de 200 km de lignes automatiques et 68 nouvelles gares, le Grand Paris Express ouvre de nouveaux horizons à des milliers de Franciliens. Qui mieux que Thierry Dallard pour nous en dire plus sur ce projet ?

► **Pouvez-vous faire le point sur l'état d'avancement des différentes lignes à la mi-décembre et les dates prévisionnelles de mise en service ?**

Thierry Dallard – Le Grand Paris Express avance jour après jour grâce à la formidable mobilisation des équipes de la SGP et des entreprises. Nous tirons les enseignements de toutes les expériences que nous accumulons et le protocole sanitaire mis en place au début de la crise de la Covid-19 nous permet de tenir le rythme. Toutes les lignes du Grand Paris Express sont désormais en travaux et nous comptons plus d'une centaine de chantiers actifs avec une vingtaine de tunneliers en action. Sur le tronçon sud de la ligne 15, 20 km de tunnels ont déjà été réalisés sur les 33 km que comptera ce tronçon. Les travaux se poursuivent également sur la ligne 16 avec le lancement de 6 tunneliers cette année. La ligne 17, quant à elle, va voir son premier tunnelier partir dans les semaines qui viennent. Enfin, les travaux de la ligne 18 ont



© SGP - Patrick Gaillardin

“ La crise sanitaire dure, mais nous restons vigilants et concentrés pour que les chantiers restent parfaitement organisés. ”

démarré à la suite de l'attribution en mai dernier du premier marché de génie civil. 2021 sera une année de transition puisque la ligne 15 va progressivement connaître le basculement du génie civil vers la phase d'aménagement et d'équipement des gares, des ouvrages de services et des tunnels. Cette transition a déjà commencé en 2020 avec la pose des premiers rails sur la ligne 15. En 2021, les premiers rails seront aussi posés sur la ligne 16.

En outre, nous tenons le rythme des études et de l'attribution de nouveaux marchés, notamment ceux visant à l'aménagement de gares, mais aussi le dernier marché de génie civil de la ligne 16 ou encore le marché du matériel roulant pour la ligne 18. Tous les marchés de travaux du Grand Paris Express seront lancés avant 2022, y compris les quatre

qui concernent les tronçons ouest et est de la ligne 15 sous le régime de la conception-réalisation.

► **Comment la Société du Grand Paris s'adapte-t-elle aux retards et aux surcoûts liés à la crise sanitaire ?**

T.D. – La crise sanitaire dure et nous restons à la fois vigilants et concentrés pour que les chantiers restent parfaitement organisés, notamment en ce qui concerne la chaîne logistique d'approvisionnement des sites et la gestion des déblais. Il est évident que la crise sanitaire aura des conséquences sur les plannings. Nous savons aujourd'hui qu'elle a généré entre 3 et 8 mois de retard par rapport aux dates prévisionnelles de mise en service des lignes.

Pour autant, notre métier de maître d'ouvrage consiste précisément à travailler avec les maîtres d'œuvre et les entreprises de travaux pour trouver des solutions et limiter les retards. Il s'agit d'optimiser les milliers de tâches nécessaires à la réalisation de chaque tronçon pour redéfinir des dates réalistes de mise en service. Ce nouveau calendrier bénéficiera par ailleurs de l'expérience acquise du creusement des tunneliers et des aléas rencontrés sur les

lignes 15 et 16. Au printemps 2021 et sous réserve que la crise sanitaire soit derrière nous, nous pourrions mettre à jour les différents plannings.

► **Même si de nombreux chantiers sont lancés, peut-on imaginer que l'actualité du GPE baisse en intensité et qu'il faille faire des choix de phasage plus nets, son financement devenant plus difficile ?**

T.D. – Ma mission est claire : livrer le Grand Paris Express à horizon 2030. Ce faisant, nous aurons réalisé, en vingt ans seulement, un réseau de métro quasiment équivalent au métro parisien actuel. Je rappelle que celui-ci a été réalisé en soixante-dix ans... Ma feuille de route, c'est donc une montée en puissance de toutes les actions nécessaires pour réussir ce défi. Pour y parvenir, la confiance est fondamentale. Confiance avec nos tutelles et avec les élus locaux pour conforter la gouvernance du projet et son déploiement sur les territoires. Confiance avec les entreprises pour leur permettre à la fois de construire le projet, mais aussi de continuer à répondre aux appels d'offres que nous lançons. Confiance avec les habitants pour que nos chantiers soient compris et acceptés, notamment par les riverains qui, nous en avons conscience, subissent aussi leurs nuisances. Confiance, enfin, avec les investisseurs pour conforter le modèle de financement du Grand Paris Express.

Je veux revenir sur ce dernier point. Il faut bien comprendre le modèle de financement du projet. Si nous étions sur le modèle budgétaire classique, à l'image des contrats de plan État-Région, nous ne pourrions engager que les 700 millions de recette dont nous

disposons chaque année. Avec ce lissage, il faudrait environ cinquante ans de plus pour réaliser le Grand Paris Express. La grande inspiration de Christian Blanc (créateur de la SGP), c'est d'avoir permis à l'entreprise d'avoir recours à l'emprunt. Grâce à cette capacité d'emprunt, nous investissons autour de 4 milliards d'euros par an pour réaliser le nouveau métro ; ce qui nous permettra de livrer tout le réseau à horizon 2030.

Le financement du Grand Paris Express rencontre un véritable succès auprès des investisseurs internationaux. Deux ans seulement après le lancement de notre programme d'émission « d'obligations vertes » (*green bonds*), nous avons déjà sécurisé 50 % du financement du projet. À l'automne dernier, nous avons réussi une émission de 6 milliards d'euros, mais nous avons 18 milliards d'euros de souscription de la part des investisseurs. Je vois dans cet engouement la meilleure illustration de cette confiance qui permet de sécuriser le financement du projet.

En 2021, nous allons signer pour plus de 4 milliards d'euros de commandes ce qui nous permettra d'attribuer les marchés d'aménagement et d'équipement des gares et des tunnels et nous allons lancer les procédures d'appel d'offres pour les derniers marchés de génie civil. Nous continuerons ainsi la dynamique de travaux et d'attribution des marchés

initiée depuis 2018. Dans le contexte de crise économique que nous traversons, la relance passe par la réalisation de grands projets. Le Grand Paris Express était lancé bien avant, bien entendu, mais il est de notre responsabilité vis-à-vis des entreprises de poursuivre le chantier et de continuer à attribuer des marchés pour soutenir l'activité économique du pays.

► **Certains experts font valoir qu'il n'est pas efficace de mener tous les chantiers simultanément ; les moyens des entreprises de travaux et les tunneliers ne peuvent guère se multiplier à l'infini, il en résulte un étalement et donc un délai dans les premières mises en service. Cette situation réside plus dans les choix de programmation que dans des décisions opérationnelles d'optimisation des chantiers relevant de la SGP. Pouvez-vous nous expliquer comment la SGP adapte sa stratégie industrielle et de pilotage des chantiers pour répondre à cette injonction de faire avancer les projets sur tous les fronts et, en même temps, de tenir les calendriers de mise en service des lignes les plus utiles et urgentes ?**

T.D. – Nous disposons, en France, des meilleures entreprises mondiales de construction, d'ingénierie et d'architecture. Nous nous appuyons sur tous ces acteurs du génie de la ville pour réaliser le Grand Paris Express qui est, c'est vrai, le plus important projet d'Europe. L'ampleur de la tâche explique que nous séquençons son organisation dans le temps, selon une feuille de route réaliste visant à livrer le réseau d'ici dix ans. Le dialogue constant que nous avons avec les entreprises est le pilier de notre stratégie. Cela permet d'organiser

le calendrier des appels d'offres en adéquation avec les moyens dont les entreprises disposent pour répondre. En complément et conformément aux directives, nous communiquons sur nos appels d'offres à l'échelle européenne, car le Grand Paris Express est un projet considérable qui permet de mobiliser le tissu industriel jusque chez nos voisins. L'ensemble de ce dispositif assure une diversité de réponses et crée les meilleures conditions de concurrence possible.

► **Comment une infrastructure aussi structurante que le GPE qui va redessiner les mobilités en 1^{re} couronne peut-elle aussi favoriser l'intermodalité avec la seconde couronne, le lieu où la mobilité en voiture augmente au contraire des autres ?**

T.D. – Le Grand Paris Express modifiera profondément la structure des déplacements en situant plus de 90 % des habitants de la métropole à moins de deux kilomètres d'une gare, ce qui correspond à un trajet réalisable en 10 minutes à vélo ou en bus. La Société du Grand Paris fait de l'intermodalité un des facteurs de réussite du projet et s'appuie sur ses partenaires, les collectivités et Île-de-France Mobilités pour conduire des études de pôles autour des 68 futures gares. Nous avons d'ailleurs édité...

“ **Le GPE modifiera profondément la structure des déplacements en situant plus de 90 % des habitants de la métropole à moins de deux kilomètres d'une gare.** ”

... un guide de référence qui propose des prescriptions concrètes en la matière aux élus locaux et aux opérateurs chargés de l'organisation des espaces publics aux abords des futures gares.

Avec le Grand Paris Express, la conception de ces futurs espaces publics est pensée sans la voiture. Je songe, par exemple, au programme d'aménagement du quartier des Six-Routes à La Courneuve, où doivent passer les lignes 16 et 17. La priorité y sera clairement donnée aux piétons et aux mobilités alternatives.

2 à 3 millions de voyageurs sont attendus chaque jour dans le nouveau métro, autant de personnes qui ne prendront pas leur voiture. En petite couronne, les rabattements en voiture seront limités, les gares du Grand Paris Express ne prévoyant pas de parcs relais. Le report modal contribuera à la désaturation des routes franciliennes.

Par ailleurs, 80 % des futures gares du Grand Paris Express seront en interconnexion avec le réseau de transport existant. Donc les Franciliens qui ne disposent pas d'une gare



Roue de coupe d'un tunnelier.

© SGP - Claire-Lise Havet

du Grand Paris Express à proximité de chez eux pourront bénéficier du nouveau réseau pour rejoindre des territoires de la métropole, aujourd'hui éloignés de leur domicile, sans passer par Paris. La puissance du réseau Grand Paris Express reposera précisément sur la conjugaison d'intermodalités et d'interconnexions de grandes qualités pour faire des 68 futures gares autant de nouvelles centralités dans la métropole.

D'ailleurs, j'ajoute qu'il y a d'autres lignes de transports qui vont voir le jour en grande couronne dans les prochaines années, je pense par exemple aux différents tramways tels que le T9 entre Paris et Orly (91), le TZen 3 entre Paris et Gargan (93) ou encore le T7 entre Athis-Mons et Juvisy au sud de Paris. Il ne faut pas oublier non plus les prolongements en cours, comme le RER E ou la ligne 11. C'est l'ensemble de la région Île-de-France qui va bénéficier d'un réseau de transport augmenté et encore plus dense qu'aujourd'hui permettant de réduire l'utilisation de la voiture et donc la congestion des routes franciliennes.

► **Compte tenu de la dualité SGP/IDFM sur la gouvernance du GPE comment sont anticipées aujourd'hui les questions du passage en phase d'exploitation ?**

T.D. – C'est Île-de-France Mobilités, sous l'autorité de sa présidente Valérie Pécresse, qui a la responsabilité de définir qui seront les exploitants du Grand Paris Express. En tant que maître d'ouvrage, notre mission est de permettre trois mises en concurrence distinctes pour l'exploitation du réseau. La ligne 15, les lignes 16 et 17 et la ligne 18 pourront ainsi être exploitées par un ou plusieurs opérateurs. Pour favoriser le dialogue et fluidifier les interfaces, nous avons mis en place un plateau projet au sein même de notre immeuble qui réunit les collaborateurs Société du Grand Paris, Île-de-France Mobilités et RATP-GI dont la loi du 3 juin 2010 prévoit qu'il aura la responsabilité du maintien de l'infrastructure.

Ce plateau projet tripartite travaille sur tous les sujets nécessitant une forte anticipation collective, notamment dans la perspective de la préparation de l'exploitation et de la maintenance des futures lignes. Les équipes travaillent également à la mise en place de la consultation qui désignera les futurs opérateurs de transports, ainsi qu'à la préparation des phases de réception des lignes en amont de leur exploitation. In fine, c'est Île-de-France Mobilités qui contractualisera avec les futurs exploitants dès qu'ils auront été sélectionnés.

► **L'impact de la crise sanitaire sur les pratiques de mobilité à moyen et à long termes reste inconnu à ce jour. La SGP a-t-elle refait des projections de trafic liées aux nouvelles pratiques de déplacements des usagers pour faire des tests de sensibilité ?**

T.D. – Sans les réseaux de transport public, nos métropoles se seraient arrêtées pendant les confinements. Les métros et les RER ont permis à tous les travailleurs de continuer à se déplacer alors même que tous les doutes étaient permis. C'est grâce à ces réseaux, aussi, que les personnels soignants ont pu aller travailler pour sauver des vies.

En outre, les deux périodes de confinement que nous avons connues ont montré à quel point nous étions attachés à notre mobilité au quotidien, que ce soit en métro, en RER, à vélo ou encore à pied. Si les usages et les habitudes de travail vont évoluer avec la généralisation du télétravail ou avec le décalage des horaires de bureaux, le besoin de transport en commun demeure plus que jamais nécessaire pour désaturer les réseaux routiers et pour réduire les émissions de gaz à effet de serre induites.

De plus, il ne faut pas confondre « conjoncturel » et « structurel ». Dans l'immédiat, on peut penser que quelques milliers d'habitants des métropoles vont les quitter. À l'échelle de 2 à 3 millions de voyageurs attendus par jour dans le Grand Paris Express à horizon 2030, c'est peu. Et puis, il y a la tendance de fond qui prévoit que le monde va continuer à s'urbaniser considérablement dans les décennies à venir. Cela sera d'autant plus vrai dans les métropoles à rayonnement international, les villes-monde comme Paris, New York, Moscou, Shanghai, Pékin, etc. Le Grand Paris Express est un projet à cette échelle, ancré dans le temps long et dans une vision stratégique pour l'avenir du territoire.



J'ajoute d'ailleurs que le Grand Paris Express ne sera pas seulement un moyen de transport pour les trajets domicile-travail, il desservira également 27 hôpitaux et cliniques, près de 50 EHPAD, 1900 équipements sportifs et 270 lieux culturels situés dans les futurs quartiers de gare. Le nouveau métro va relier entre eux tous les territoires de la métropole (dont les aéroports), décuplant toutes les opportunités en réduisant par deux ou plus les temps de parcours.

En ce sens, le Grand Paris Express est bien plus qu'un réseau de transport. Il répond à une nouvelle vision du développement urbain. Le XIX^e était le temps où le métro parisien s'insérait dans une ville saturée. Le XX^e celui où les RER étaient créés pour desservir et accompagner la création des villes nouvelles. Le XXI^e siècle sera l'époque de la refondation de la ville sur elle-même, en s'appuyant sur un nouveau réseau de transport en rocaes. Les 68 gares

“ C'est un projet porté par un objectif de rayonnement international. Il est ancré dans le temps long et dans une vision stratégique pour l'avenir du territoire français. ”

du Grand Paris Express seront autant de nouvelles centralités autour desquelles de nouveaux quartiers du Grand Paris – qui représentent 140 km², soit une fois et demie la superficie de Paris intra-muros – vont émerger. Le Grand Paris, c'est cette conjugaison de mobilités puissantes et de mutations urbaines profondes là où il y a déjà la ville, où le tissu urbain est mixte, divers et peut facilement muter. L'acte 2 du Grand Paris est celui du logement. Le potentiel est immense puisqu'il représente au moins 35 millions de mètres carrés à bâtir, soit environ 80 milliards d'euros d'investissements. Mais au-delà de ces chiffres, c'est avant tout l'ambition de bâtir une ville où il est agréable de vivre, à tous les âges.

► **Plus globalement, après la crise de 2008, il a fallu près de huit ans pour retrouver le niveau initial de PIB par habitant. Or nous entrons dans une nouvelle décennie perdue. Cela conduit à se poser deux questions: que deviennent les bénéfices économiques élargis dans un scénario de croissance économique durablement ralentie après la crise actuelle et l'impact d'une croissance ralentie, voire très faible, sur la soutenabilité de la dette n'oblige-t-il pas à trouver d'autres recettes que les seuls impôts de production sur les entreprises franciliennes ?**

T.D. – Nos recettes fiscales sont en partie basées sur le stock de bureaux en Île-de-France dont le parc tertiaire est le plus important d'Europe. Mais vous l'avez compris, le financement du projet dépend moins de nos recettes fiscales que de notre capacité à lever de la dette. Or nos émissions rencontrent un très grand succès, faisant de la SGP l'un des tout premiers émetteurs de Green Bonds du monde. Nous empruntons aujourd'hui à des taux extrêmement intéressants, autour de 0,6 % sur quarante ans c'est-à-dire moins que l'inflation. En considérant les liquidités qui abondent sur les marchés, on peut penser que cette tendance sera

confortée dans les mois qui viennent.

Mais vous avez néanmoins raison de dire que la croissance stagne dans les pays développés depuis quelques années et c'est précisément la raison pour laquelle il faut investir pour préparer l'avenir à long terme et soutenir l'économie à court terme; a fortiori en considérant le très faible coût de l'argent ces dernières années. Depuis deux ans et pour encore quelques années, la SGP injecte autour de 4 milliards d'euros par an dans l'économie française. C'est très concret pour les entreprises, pour l'emploi et pour l'insertion à laquelle nous sommes attachés.

Le Grand Paris Express est un investissement, c'est-à-dire une dépense qui va rapporter à la collectivité. D'après les estimations d'un collège d'économistes internationaux qui composent notre conseil scientifique, les avantages socio-économiques s'élèveront à plus de 80 milliards d'euros. Encore plus concrètement, nous savons que la mise en service du Grand Paris Express va générer 10 à 20 milliards supplémentaires de PIB par an pour le pays. Raison de plus pour ne pas perdre une minute pour le réaliser! En outre, tout cela sera donc profitable aux caisses de l'État puisque

10 milliards de PIB de plus par an, cela signifie des recettes fiscales supplémentaires de l'ordre de 4 milliards par ans pour les finances publiques.

► **Les rapporteurs de la Cour des comptes s'étaient émus de l'utilisation d'une partie significative des ressources affectées à la SGP pour financer d'autres projets que le GPE. Où en sommes-nous pour les prochaines années, avez-vous la garantie que les ressources affectées seront bien consacrées uniquement au GPE ?**

T.D. – Le parlement a voté lors du projet de loi de financement 2019, en décembre 2018, l'instauration d'une « règle d'or » qui oblige à ce que tout nouveau projet mis à la charge de la SGP fasse l'objet de la mise en place d'un financement spécifique sur la même période. De facto, cette mesure garantit donc bien le niveau des ressources affectées au GPE et répond pleinement à l'alerte de la Cour des comptes. ■



Thierry Dallard.

© SGP - Claire-Lise Havet

