

Lancement du premier tunnelier du Grand Paris Express (Steffie-Orbival).



GRAND PARIS EXPRESS : UNE MAÎTRISE D'OUVRAGE XXL

© Société du Grand Paris / Florence Joubert



THIERRY DALLARD
ENS 87, président du directoire de la Société du Grand Paris

Avec ses 200 km de lignes de métro automatique et ses 68 gares, le Grand Paris Express changera le visage de l'Île-de-France. À la tête du projet urbain le plus important d'Europe : la Société du Grand Paris, créée en 2010 pour se consacrer à la réalisation du nouveau métro. Dans les deux ans qui viennent, elle verra ses effectifs tripler.

Place aux tunneliers

Cette dynamique des travaux s'amplifie naturellement depuis que les tunneliers sont à l'œuvre. Quatre sont déjà entrés en action sur la ligne 15 Sud. À la fin de l'année, une quinzaine de ces engins spectaculaires seront mobilisés pour creuser le Grand Paris Express. Du jamais vu en France et en Europe !

Tandis que ces travaux se déploient, le matériel roulant des lignes 15, 16 et 17, lui, est déjà choisi. Six sites français d'Alstom concevront et fabriqueront ce nouveau matériel. Le marché porte sur 150 voitures, sur les quelque 300 rames amenées à circuler sur le réseau.

Enfin, autre indicateur de cette entrée dans une nouvelle dimension : cinq millions de tonnes de terre seront extraits en 2019 des chantiers du Grand Paris Express, contre trois millions en 2018 et un en 2017. Les →

Déjà plus de 65 sites en phase de génie civil début 2019 sur les seules lignes 15 Sud et 16 : le Grand Paris Express, dont les tout premiers travaux ont démarré en juin 2016, entame une nouvelle étape de son histoire. Un changement d'échelle qui se traduit dans tous les aspects du projet.

REPÈRES

On dénombrait, à la fin 2018, 4 800 personnes sur les chantiers de construction du nouveau métro. Déjà 1967 entreprises interviennent sur les neuf lots de génie civil des lignes 15 Sud et 16. Parmi elles, plus de 1300 PME, essentiellement franciliennes. En effet, la Société du Grand Paris impose aux groupements d'entreprises qui répondent à ses appels d'offres qu'une part d'au moins 20 % des travaux soit exécutée par des PME et que 5 % des heures travaillées soient réservées à l'insertion. Résultat : le nombre d'heures d'insertion a déjà franchi le seuil des 480 000.

→ premières barges s'apprêtent à entrer en scène : le nouveau métro n'oublie pas qu'il est l'un des projets phares de l'après COP 21 en France et que sa dimension écologique doit s'affirmer dès la phase de travaux.

Plus de 2 millions de voyageurs par jour

Issu du plus grand débat public mené en Europe, qui a rassemblé plus de 15 000 personnes, le Grand Paris Express est devenu, par l'ampleur de ses chantiers, une réalité dans le paysage francilien. Une fois mises en service, les quatre nouvelles lignes (15, 16, 17, 18), connectées au réseau de transport existant et auxquelles s'ajoute le prolongement de la ligne 14 au nord et au sud, relieront les pôles d'activité et d'habitat des petite et moyenne couronnes ainsi que les trois aéroports parisiens et deux gares TGV (Massy et Roissy-Charles-de-Gaulle). Les rames transporteront 2 à 2,5 millions de voyageurs par jour en moyenne. Elles circuleront à une vitesse commerciale élevée de 55 à 60 km/h selon les lignes et seront capables d'atteindre une vitesse de pointe de 110 km/h entre deux gares.

“Le plus grand débat public mené en Europe a rassemblé plus de 15 000 personnes”

Grâce au Grand Paris Express, il sera donc plus simple de se rendre d'un point à l'autre de l'Île-de-France sans passer par Paris, mais aussi de rejoindre plus rapidement le cœur de la capitale depuis sa périphérie. En période de pointe, l'intervalle entre deux trains variera selon les lignes entre 85 secondes et 3 minutes environ. Par sa rapidité et son tracé, le métro du Grand Paris réduira ainsi significativement les temps de transport au sein de la région : par exemple, un étudiant résidant à Clichy-Montfermeil se rendra à l'université de Créteil en 20 minutes, contre 1 h 20 aujourd'hui ; des chercheurs en visite se rendront de l'aéroport d'Orly au campus universitaire Paris-Saclay en 15 minutes, au lieu de 1 h 06...

Au service de toutes les mobilités

Le nouveau métro va aussi dessiner les mobilités de demain : ainsi, les gares et les parvis du Grand Paris Express offriront des services répondant aux besoins en perpétuelle évolution des voyageurs. L'enjeu principal est d'optimiser les temps de parcours des Franciliens et de faciliter leur vie quotidienne par la mise à disposition, à l'intérieur et aux abords des gares, d'espaces dédiés aux commerces et à des services de proximité. Il s'agit dès à présent d'imaginer les nouvelles cohérences entre tous les modes de déplacement et de prendre en compte le développement des mobilités électriques et numériques.

Bien plus qu'un réseau de transport, le Grand Paris Express est enfin le point d'appui du développement urbain de la métropole. Ainsi, de grands projets d'aménagement s'organisent autour de son réseau et de ses 68 gares. En témoigne l'ambitieux appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris », dont un tiers des sites retenus lors de la première édition de ce concours se situent à proximité d'une future gare.

Une entreprise dédiée au nouveau métro

Le nouveau métro franchit les étapes et joue déjà son rôle de tremplin pour l'économie locale, régionale et nationale. Sans cesse conforté par les gouvernements qui se sont succédé, il bénéficie, depuis février 2018, d'une nouvelle feuille de route qui garantit la réalisation des 200 kilomètres du réseau, essentiellement en souterrain, et des 68 gares. Le calendrier des mises en service a été revu, pour tenir compte de l'organisation à Paris et en Île-de-France des Jeux olympiques et paralympiques et des capacités des entreprises d'ingénierie et de construction à répondre à la demande. L'investissement, lui, est apprécié en 2017 à 35 milliards d'euros valeur 2012, y compris les provisions pour risques et aléas. Fin 2019, quelque 20 milliards d'euros seront d'ores et déjà engagés.

© Société du Grand Paris / David Delaporte



Le chantier de la future gare Villejuif Institut Gustave-Roussy.

© Société du Grand Paris / David Delaporte



Perspective de la gare Saint-Denis Pleyel.



Un acteur majeur de la finance verte

Pour mener à bien sa mission mais aussi contribuer à d'autres projets de transport dans la région (Eole, prolongements des lignes 14 et 11...), la Société du Grand Paris dispose d'un modèle de financement unique, alimenté par une taxe additionnelle d'équipement payée par les ménages et les entreprises, ainsi qu'une fraction de la taxe sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et stationnement en Île-de-France, payée par les propriétaires. Dans l'ensemble, ces recettes ont assuré dès 2011 une recette annuelle de 400 millions d'euros, à laquelle il conviendra d'ajouter le moment venu les redevances domaniales payées par les exploitants du réseau, dont le montant indicatif global a été fixé à 0,8 % de la valeur de l'investissement.

À ces ressources financières, les remboursements des nécessaires emprunts contractés pendant la période de chantier sont assurés en moins de soixante ans, une logique comparable à celle retenue pour la construction du métro parisien de 1900, dont les remboursements se sont étalés sur soixante-dix ans.

DES RESSOURCES HUMAINES EN CROISSANCE

Pour que la Société du Grand Paris puisse accompagner le projet dans sa globalité et sous toutes ses facettes, le législateur a augmenté ses moyens dans la loi de finances 2019 afin de permettre le recrutement de 200 nouveaux collaborateurs dès cette année. Son plafond d'emploi est ainsi passé de 240 à 430 ETP. Une croissance qui devrait se poursuivre en 2020 à un rythme comparable. Cette montée en puissance épouse l'avancée des travaux, elle passe par une nouvelle organisation de l'entreprise, elle permet à la maîtrise d'ouvrage d'être en pleine responsabilité pour consolider l'ambition initiale du projet et pour fiabiliser les coûts et les plannings.

Facteur de croissance

Dans l'ouvrage *Le Grand Paris Express, les sept clés du succès* (éditions Economica, janvier 2019), Dominique Bureau (74), Jean-Claude Prager (64) et Émile Quinet (55) estiment que le nouveau métro « pourrait être à l'origine d'une croissance supplémentaire au minimum de 2 % à 3 % du PIB de la région capitale », ce qui représente entre 0,5 et 1 point du PIB national.

Des premiers contrats ont été conclus auprès de la Caisse des dépôts et de la Banque européenne d'investissement (3 milliards d'euros début 2018). D'autres prennent la forme d'émissions monétaires et obligataires, dans le cadre d'un programme 100 % vert. La Société du Grand Paris a déjà émis deux obligations vertes, pour un montant de 3,8 milliards d'euros. Elle contribue ainsi à mettre au premier plan les problématiques de changement climatique parmi les préoccupations des marchés financiers et à faire de Paris la place de référence de la finance verte.

Un investissement rentable pour le XXI^e siècle

Ainsi financée, cette nouvelle infrastructure de transport est la partie émergée d'un projet économique plus large. Si le Grand Paris Express a un impact majeur sur les déplacements des Franciliens, il est clair que son tracé affecte également les choix de localisation des acteurs économiques. En découle une modification de la géographie des activités ainsi que, au moins indirectement, de la productivité des entreprises et des travailleurs. L'impact sur l'emploi est donc considérable, au-delà des emplois dits de chantier. Les recherches effectuées pour les apprécier tendent à montrer que le chiffre d'emplois potentiellement induits par le projet entre 2005 et 2030 se situera entre 115 000 et 315 000 emplois, probablement entre 150 000 et 200 000 emplois.

Les avantages socio-économiques générés par le Grand Paris Express sont évalués à près de 82 milliards d'euros, avec un PIB additionnel pour la France compris entre 10 et 20 milliards d'euros par an après sa mise en service. Le nouveau métro aura un impact très largement positif sur les finances publiques, avec un rapport coût-avantages de l'ordre de 1 sur 2. À l'heure des travaux souterrains qui se déroulent dans le contexte géologique du Bassin parisien, sans doute l'un des plus complexes au monde, il est sans doute utile d'avoir à l'esprit les bénéfices collectifs de ce projet hors normes. X