

Grand Paris Express entre forages et déminages

Par Sibylle Vincendon > Libération > 22 septembre 2017



C'est en Allemagne que sont fabriquées les immenses machines qui creuseront les tunnels du Grand Paris Express. Autour de la capitale française, en revanche, il reste beaucoup de travail à faire.



Herrenknecht, fabricant de tunnelier. Présentation d'un des tunneliers vendu pour le Grand Paris Express. Tête de forage du tunnelier. (Schwanau, Allemagne, 18 septembre 2017)

Une taupe géante. C'est ce qu'évoque le premier tunnelier qui creusera le métro du Grand Paris Express. Pour l'heure, l'engin se trouve à Schwanau, dans le Land allemand du Bade-Wurtemberg, à une heure de Strasbourg. Sa visite, dans la cour de l'usine Herrenknecht, n'évoque pas encore l'ambiance de sous-marin dans laquelle vivra son équipage, mais permet déjà de découvrir le poste de pilotage, de grimper sur les coursives et d'apprendre que cette machine de 100 mètres de long contient une cantine, des commodités, et même une salle de confinement en cas de problème. Dehors, on apprécie la taille monumentale de la roue de coupe qui attaquera le sol. Planté devant, on se sent souris.

Un tunnelier comme celui-là - qui n'a pas encore de petit nom -, les entreprises qui vont construire les différents tronçons du Grand Paris Express (GPE) s'appêtent à en faire descendre une trentaine pour forer les quatre lignes prévues au total. Pour la ligne 15 Sud, déjà une dizaine de ces machines sont commandées. Celle qui trône dans la cour de l'usine allemande a été achetée par Alliance, un groupement d'entreprises de génie civil composé du français Demathieu Bard Construction et d'homologues français, suisse, italien et belge. Dans ce type de marchés, que se partagent habituellement les trois majors Bouygues, Vinci et Eiffage, l'arrivée de ce nouveau joueur a fait froncer les sourcils. Notre tunnelier arbore de fait tous les logos du nouveau venu et même celui du Grand Paris Express. A cette vue, Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, et commanditaire du futur métro, a cette réflexion : *«C'est quand même émouvant...»*

Emouvant ? Peut-être, mais rassurant à coup sûr pour ceux qui portent ce projet. Avec l'arrivée des tunneliers, début 2018, on entre dans le vif du sujet, même s'il y a déjà moult grues et centrales à béton au fil des 170 kilomètres de lignes à creuser. Sur les 36 kilomètres de la ligne 15 Sud, huit marchés de travaux et de génie civil ont déjà été passés et la quarantaine de chantiers qui la ponctueront s'installent progressivement.

«Corridor des aéroports»

Pourtant, tandis que le Grand Paris Express connaît ses premiers coups de pioche, le projet fait l'objet de rumeurs insistantes sur sa remise en cause. A d'abord ressurgi cet été une question récurrente : faut-il construire en même temps le CDG Express, ligne dédiée uniquement à la desserte de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle et la «17» du Grand Paris Express, qui passe en grande partie sur le même trajet ? Au printemps, le gouvernement donnait son aval au groupement ADP-SNCF Réseau et Caisse des dépôts pour réaliser ce train destiné aux passagers de l'aérien. Dès lors, entre les deux infrastructures, serait-ce fromage ou dessert ? *«La ligne 17 n'est pas concurrente du CDG Express»*, défend Philippe Yvin. Financée sur fonds privés comme l'exige la loi, la liaison vers l'aéroport n'entrera ni dans le réseau de transports collectifs ni dans sa tarification. *«La "17", poursuit-il, a une vocation de soutien au développement économique du "corridor des aéroports" [entre Roissy et Le Bourget, ndlr], pour les gens qui travaillent sur la plateforme de Roissy - dont 20 % habitent dans l'Oise - et pour les voyageurs qui viennent du nord et de l'est de l'Ile-de-France.»*

A ce débat, qui existe depuis que chacun des deux projets est sur la table, s'est rajoutée une polémique lancée la semaine dernière par Mobilettre, une newsletter spécialisée dans les transports.

Dans un article intitulé «Le Grand Paris Express, ça coince très fort», Gilles Dansart, créateur de la lettre, écrit : *«S'il fallait ne retenir qu'un seul chiffre, le voilà : 35 milliards d'euros. Le coût estimé à ce jour des lignes et gares nouvelles du Grand Paris Express.»* Evoquant le chiffre de 22 milliards, qui avait été avancé en 2010, un an avant le débat public, il ajoute : *«De 22 à 35 milliards, alors que les travaux ne font que commencer : où s'arrêtera-t-on ?»* Gilles Dansart étant un spécialiste reconnu du secteur, son argumentaire a été repris dans certains journaux mais pas plus que lui, aucun n'a expliqué comment on arrivait à ces 35 milliards. Ni quand.

Combien coûteront en fait ces 205 kilomètres de métro et ces 62 gares nouvelles ? En additionnant les budgets déjà établis sur la base des études préliminaires de la ligne 15, votés entre 2013 et 2016 lors de sept conseils de surveillance, *«nous sommes arrivés à 26 milliards»*, détaille Philippe Yvin. Cette base de dépenses bien réelles sert à construire *«des hypothèses d'atterrissage»* pour chacune des lignes restant à réaliser. Le chiffre passe alors à 28 milliards. Ensuite de quoi il faut appliquer au calcul des pourcentages d'augmentation des dépenses pour risques techniques et aléas. Et l'on obtient 35 milliards, mais à la fin des travaux, en 2030. Pas dès maintenant.

De plus, contrairement à l'ordinaire des grands travaux d'infrastructures retardés, tronçonnés ou même annulés au fil des aléas budgétaires, le Grand Paris Express est «protégé» par son financement hors normes mis au point par Christian Blanc, l'ex-secrétaire d'Etat au Développement de la région capitale. Historien à ses heures, ce dernier s'était inspiré du montage financier du métro parisien un siècle plus tôt, appuyé sur des emprunts très longs et dont le règlement définitif n'est intervenu qu'en 1970.

«Cœur vibrant»

Pour le GPE, une «cagnotte» a été constituée depuis 2010 grâce à quatre taxes payées seulement par les contribuables et les entreprises d'Ile-de-France ; elle sert de base à des emprunts de très long terme (trente ou quarante ans), souscrits au fur et à mesure de la passation des marchés de travaux. *«Nous ne sommes pas dans l'équation budgétaire mais dans l'équation maastrichtienne»*, résume Philippe Yvin. Comprendre : le GPE ne creuse pas dans le budget mais son endettement compte dans le déficit.

Pensé comme un levier de croissance depuis sa création en 2009 par Sarkozy et Christian Blanc, le Grand Paris Express était décrit par le ministre de l'Economie Emmanuel Macron, en 2016 au Marché international de l'immobilier, comme un *«enjeu économique»* et un *«projet d'ampleur nationale»* situé dans le *«cœur vibrant de l'économie française»*.

Maintenant chef de l'Etat confronté aux contraintes budgétaires, Macron va-t-il raboter cette «*vitrine à présenter*» aux Chinois ou Américains susceptibles «*d'investir dans le Grand Paris*» ?

La conférence territoriale consacrée à la métropole parisienne, initialement prévue le 23 octobre, sera peut-être pour le gouvernement l'occasion de faire connaître ses choix. En attendant, c'est silence radio. «*Il est tout à fait normal qu'un gouvernement qui arrive examine le projet, ne serait-ce que par rapport à son coût, et en fonction des finances publiques*», dit Philippe Yvin. Le président du directoire de la Société du Grand Paris fait remarquer que «*la feuille de route est inchangée depuis 2014*». Mais même si les travaux ont bel et bien commencé, le gouvernement a au moins trois possibilités de sortie : réaliser tout le projet pour 2030 comme prévu ; changer l'ordre de priorité des lignes dans ce calendrier en faisant passer en premier celles qu'il faut terminer avant fin 2023 pour les JO ; enfin, ralentir l'ensemble des livraisons et oublier l'objectif 2030. Ou tout arrêter ? «*Je vois mal Emmanuel Macron flinguer le premier levier de croissance du Grand Paris...*» lâche un proche du dossier.

Un groupe allemand qui épate les galeries

Herrenknecht, entreprise allemande, a déjà en commande neuf des dix tunneliers qui creuseront la partie Sud de la ligne 15 du Grand Paris Express (GPE). Dans la mesure où cette société est l'un des leaders mondiaux et a déjà à son actif des réalisations comme le tunnel sous le Bosphore, elle est plus que légitime pour l'énorme chantier du GPE, qui totalisera 170 kilomètres de galeries. Le tunnelier est un système tout-en-un permettant de creuser et de construire le tunnel dans la foulée. L'engin fait une centaine de mètres de long, est livré en pièces détachées puis est monté sur place. En 1985, le diamètre des tuyaux que Herrenknecht pouvait creuser atteignait presque 6 mètres. Aujourd'hui, dans le chantier que l'entreprise assure à Hongkong, il mesure 17,60 mètres. Située dans le village natal du fondateur qui en possède toujours le capital, Herrenknecht est l'entreprise industrielle d'outre-Rhin telle qu'on se l'imagine.

Elle emploie 2 000 salariés sur le site de son siège et 5 000 au total dans le monde. Elle forme aussi chaque année 170 apprentis, travaillant dans un hangar qui leur est dédié. «90 % restent dans l'entreprise», assure Günter Richter, l'un des dirigeants. Ce sont les entreprises de génie civil titulaires des marchés du Grand Paris Express déjà attribués (Bouygues, Eiffage, Vinci ou Alliance) qui choisissent à qui elles achètent cet engin à 20 millions d'euros, dont la fabrication fait travailler les sites français de SKF, de Schneider Electric et la fonderie Ferry Capitain.

Sibylle Vincendon