

Le métro du Grand Paris démarre à grande vitesse

Sous l'égide de la SGP, une trentaine de chantiers ont déjà été lancés. Quatre lignes doivent être livrées d'ici à 2030 par cette structure indépendante qui reste soumise aux pressions politiques et financières.

C'est le plus gros chantier de France, l'un des investissements – près de 25 milliards d'euros – les plus importants des prochaines années, « *mais tout le monde s'en fout!* », lâchait, en marge d'une conférence sur la Métropole de Paris, Jean-François Carencio, le préfet d'Ile-de-France. C'est vrai que le futur métro du Grand Paris Express a longtemps suscité le scepticisme des Franciliens, échaudés par les promesses de transports en commun toujours retardées. Le prolongement du RER E a pris vingt ans de retard. Alors comment croire que ce projet-ci se fera sans couac?

Deux cent cinq kilomètres de lignes supplémentaires à construire, généralement souterraines, soit le doublement de la taille du métro, 68 gares, dont une trentaine connectées au réseau actuel, censées désenclaver les villes les plus pauvres comme Clichy-sous-Bois ou Montfermeil, desservir Orly, Roissy, et relier les communes de la petite couronne, le tout d'ici à 2030! Et pourtant, même s'il reste des questions de financement et d'exploitation à régler, le métro du futur est bel et bien sur les rails. Contrairement aux avancées poussives du projet politique de la nouvelle Métropole du Grand Paris, les grues et

les tractopelles qui s'activent sur les 30 chantiers en cours lui donnent déjà une réalité concrète.

Ce n'est pas Philippe Yvin qui dira le contraire. Penché sur la carte du nouveau réseau métropolitain, étalée sur son bureau, au 6^e étage de la Société du Grand Paris (SGP), à Saint-Denis, le président du directoire fait penser à un général comptant ses troupes : « *On avance avec les quatre lignes 15, 16, 17 et 18 en même temps, mais avec des calendriers de mise en service échelonnés entre 2022 et 2030* », explique l'ancien directeur de cabinet de Claude Bartolone lorsqu'il était ministre délégué à la Ville.

Valérie Péresse veut piloter le projet

Trop indépendante et trop dépensière. L'autonomie de la SGP fait grincer des dents à la région. Sa présidente (LR), Valérie Péresse, a sollicité en juillet l'avis du Conseil économique, social et environnemental régional (Ceser)

sur une fusion de l'établissement public avec le Stif, le syndicat des transports parisiens. Ce qui reviendrait à lui confier le pilotage du futur métro de banlieue. Une solution qui déplaît au patron de la SGP, Philippe Yvin, pour qui cela risquerait de créer une confusion des genres et des budgets, alors que la présidente cherche à financer le passe Navigo... « *Il serait dommage de casser notre belle dynamique* », se défend-il, citant le Crossrail, métro du Grand Londres (20 milliards d'euros), prévu en 2018 et géré par une autorité indépendante. La SGP a d'ailleurs accepté un compromis en prenant à sa charge une partie du programme de modernisation des transports franciliens. Notamment le prolongement de la ligne 14 (pour 800 millions) vers Saint-Ouen, dont le chantier a été avancé afin de peser pour obtenir les JO 2024. ■



Valérie Péresse, présidente de la région Ile-de-France, cherche notamment un budget pour le passe Navigo unique.

UNE LOCOMOTIVE...

25 milliards d'euros d'investissements prévus.

4 lignes de métro automatique : 15, 16, 17 et 18.

205 kilomètres de lignes, dont 85% sous terre.

68 nouvelles gares.

2 millions de passagers prévus chaque jour.

... POUR L'EMPLOI

1 600 sous-traitants, dont 30 cabinets d'architectes.

15 000 emplois créés à terme.

60 milliards d'euros de PIB générés à long terme en Ile-de-France.

Dominique Faget/AFP

Trésorerie épuisée en 2017

Son équipe « *commando* », dit-il, quelque 200 ingénieurs chevronnés, fonctionnaires et experts du privé, a l'œil partout : elle veille à l'achat des 3 000 parcelles où seront construites les nouvelles gares et creusés les tunnels, contrôle les travaux de génie civil, discute des choix architecturaux ou encore de l'épineuse question de la gestion des déchets, dont il faut recycler 43 millions de mètres cubes! Sans oublier les discussions avec les élus locaux et les promoteurs immobiliers pour les constructions autour du métro.

« *Ils avancent tambour battant*, observe Benoît Clocheret, le PDG d'Artelia, maître d'œuvre des lignes 15, 16 et 17. *Pour l'heure, il y a un réel consensus avec les élus. Les financements sont là et les travaux sont en ligne avec le calendrier* », se réjouit-il. En attendant d'entrer dans le vif du sujet lorsque la construction des voies va démarrer, l'an prochain.



Gérard Rolando

Cette autonomie a  t e voulue par Christian Blanc, l'ex-secrétaire d'Etat de Nicolas Sarkozy, qui, par souci d'efficacit e, a donnée le statut d'établissement public à caract ere industriel et commercial (Epic)   la SGP. Surtout, il l'a dotée de moyens financiers propres. Notamment grâce à la « taxe spéciale d'équipement », incluse dans les prélèvements fonciers pay s par les Franciliens. Cumulée à d'autres ponctions fiscales, sur les bureaux et le matériel roulant, elle permet à la SGP de bénéficier d'une cagnotte confortable de 500 millions d'euros par an. De quoi s'affranchir des aléas budgétaires traditionnels et faciliter les levées de fonds.



SDP

Philippe Yvin, président de la SGP.
A la tête d'un « commando » d'experts,
il entend tenir le calendrier des mises
en service d'ici à 2030.

Le chantier de la gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart, sur la ligne 15, en août 2016.
Le financement des gares reste un point d'incertitude, malgré l'avancée des travaux.

Interconnexion non assurée

« Les travaux étant désormais bien engagés, on aura  puis  notre tr sorierie en 2017, explique Philippe Yvin. Nous venons donc de contracter deux emprunts auprès de la Caisse des dépôts et de la BEI à hauteur respectivement de 4 milliards et de 1 milliard. » Sachant qu'à elle seule la ligne 15 est évaluée à 5,7 milliards... A terme, la SGP touchera des recettes issues des p ages pay s par les exploitants du métro, ainsi que des loyers commerciaux

sur les gares. « Certaines, comme à Pleyel, où l'on attend 250 000 passagers par jour, pourraient rapporter plus de 50 millions d'euros par an », assure Philippe Yvin. Si tout paraît assez bien ficelé techniquement, reste une question majeure à régler : l'interconnexion avec le réseau existant. Le sujet oppose la SGP à la région Ile-de-France, où l'on souhaiterait revoir la gouvernance (*lire l'encadré*). Pour sa présidente, Valérie Péresse, également membre du conseil de surveillance

de la SGP, cette dernière doit financer la totalité (et non 30%) des raccordements, imputés normalement par la loi au Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), dont la région a le contrôle, ainsi qu'à la RATP et à la SNCF. Problème : son coût, évalué à 1,5 milliard. « En 2025, le Stif fera déjà face à un déficit de 1 milliard sur la seule exploitation des lignes actuelles et l'extension du tramway », fait-on valoir à la région. « Comme toujours, l'Etat [la SGP], le Stif et la région se renvoient la balle. Cette question aurait d  être abordée dès le départ », regrette Christian Favier, sénateur du Val-de-Marne, sachant que 80% des voyageurs seront en correspondance sur les deux réseaux. Même flou artistique sur le financement des gares. « Qui va payer ? s'interroge un opérateur de transport public. D'autant que certaines sont de véritables cathédrales architecturales, peut-être pas si utiles quand on sait que le flux des passagers sera essentiellement souterrain. » A Bry-Villiers-Champigny, une station à 300 millions d'euros doit voir le jour, alors qu'il en existe deux à 1 800 mètres. Une incohérence qui ne doit pas empêcher le métro d'avancer... **Pauline Damour**