

Grand entretien - Thierry Dallard

ON NE PEUT PAS SE PASSER DU GRAND PARIS EXPRESS

Nommé par décret du chef de l'État le 30 mai dernier, le nouveau président du directoire de la Société du Grand Paris a une première mission : remettre le Grand Paris Express sur de bons rails. Thierry Dallard, 52 ans, a remplacé le préfet Philippe Yvin, sacrifié par le gouvernement après une douloureuse polémique sur le coût du projet, réévalué à 35 milliards d'euros. À lui de trouver 3,5 milliards d'économie et de livrer le supermétro d'ici à 2030, avec plusieurs années de retard. Ce Normalien, ingénieur des Ponts et Chaussées et docteur en mécanique des fluides, a longtemps œuvré au ministère des Transports. À la direction du fonds d'investissement Meridiam depuis 2007, il a participé à la construction des lignes à grande vitesse Tours-Bordeaux et Nîmes-Montpellier. Désormais à la tête du plus important chantier d'Europe, il nous détaille sa feuille de route et ses ambitions.

Propos recueillis par Bertrand Gréco et Gaspard Dhellemmes

Quelle est votre définition du Grand Paris, tel qu'il est et tel qu'il devrait être ?

THIERRY DALLARD : Le Grand Paris, c'est la traduction en France d'un des phénomènes les plus importants de ces dernières décennies : la « métropolisation » de nos centres économiques, culturels et politiques. Nous avons la chance d'avoir, dans notre pays, l'une des grandes métro-poles-monde. Elles sont peu nom-breuses. Le Grand Paris est un pro-jet complexe à construire puisqu'il renvoie à des enjeux

de gouvernance et de rapports entre les territoires. C'est là que la Société du Grand Paris (SGP) a un rôle déterminant à jouer : cette métropole doit avoir un squelette sur lequel appuyer son développement urbain, économique, social et environnemental. Notre rôle est de le construire.

En quoi le Grand Paris Express (GPE) est-il le « chantier du siècle », comme il est parfois surnommé ?

***T.D.* : La dernière fois que la France a réalisé un projet aussi ambitieux, c'était le métro parisien, dont la première ligne a été construite en 1900, avant que son maillage soit étendu les décennies suivantes. Plus tard, il y a eu les RER, A et B d'abord, et enfin la ligne 14 - automatique - dans les années 1990. Le Grand Paris Express, avec ses 200 kilomètres de lignes et ses 68 gares, est comparable au métro de Fulgence Bienvenüe [le père du métro parisien, ndlr] par son ampleur. Sauf que, cette fois, il s'agira d'un métro automatique qui roulera à 110 km/h ! Paris a eu son métro au XXe siècle, le Grand Paris aura le sien au XXIe siècle. Alors, oui, on peut dire que c'est le plus grand chantier d'Europe. Il faut néanmoins rester modeste. Ce n'est pas le seul projet de métro automatique de 200 kilomètres à travers le monde. Il y en a d'autres de taille analogue, à Riyad [*Arabie Saoudite, ndlr*], en cours de réalisation, et à Singapour, où il est presque entièrement réalisé. Le nouveau métro du Grand Paris est à l'échelle des grands projets du siècle. Oui, il est énorme, colossal, mais on ne peut pas s'en passer si l'on veut que Paris reste dans cette course des grandes métropoles internationales. Il faut toujours garder cet objectif à l'esprit.**

Droits photos : © Bernard Bisson

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou

par [abonnement](#)