

Ambassade de France en Irlande
Service économique de Dublin

Affaire suivie par Alaïs Diébold

Irlande

MetroLink, symbole du plan national d'infrastructures : un projet enfin sur les rails ?

Plus d'un siècle après le premier plan de métro pour la capitale, le gouvernement irlandais a enfin validé le financement et le permis de construire du projet MetroLink, premier métro d'Irlande, qui reliera l'aéroport au centre-ville de Dublin. Prévu pour une entrée en service en 2036, il transportera jusqu'à 20 000 passagers/heure et devrait favoriser la construction de 32 000 logements. Symbole du plan national du gouvernement et de la priorité donnée aux infrastructures, MetroLink constitue le plus grand investissement public de l'histoire irlandaise et représente un potentiel immense pour les entreprises françaises du secteur.

Le métro à Dublin, un projet longtemps à l'arrêt et enfin en marche

Dublin attend son métro depuis 1916. Avant même la création de l'Etat irlandais, un premier plan de métro avait été envisagé à Dublin, porté par une solide tradition ferroviaire nationale. Mais le jeune Etat irlandais a rapidement abandonné ce projet au profit d'autres priorités d'infrastructures. Plusieurs tentatives de relance ont échoué, freinées par la récession des années 1980 puis par la crise financière des années 2010 : en 2005, la politique gouvernementale lance même le projet de *Metro North*, visant à relier l'aéroport au centre-ville ; autorisé en 2011 mais suspendu la même année, [il a été révisé et rebaptisé MetroLink en 2018](#), avec un nouveau tracé et une conception modernisée.

Le projet, jugé urgent, est qualifié par le Premier ministre irlandais de « transformationnel » pour l'Irlande, notamment pour le logement et la compétitivité. Portée par la [deuxième croissance démographique la plus dynamique de l'UE \(+1.6 %/an, soit sept fois plus élevée que la moyenne européenne\)](#), la population irlandaise devrait atteindre entre 6 et 7,5 M d'habitants d'ici 2065 selon le ministère des Finances. L'absence de métro freine le développement résidentiel au nord de Dublin, alors que l'Irlande et sa capitale sont [en pleine crise du logement](#). MetroLink permettrait la construction directe de 32 000 nouveaux logements le long de son itinéraire. L'aéroport de Dublin (34 M de voyageurs en 2024) demeure également [l'un des rares grands aéroports européens à ne pas être relié au réseau ferroviaire](#), et l'Irlande risque des amendes annuelles européennes dès 2040 si aucune liaison ferroviaire n'est mise en place. MetroLink renforcerait également la connectivité du corridor Swords-Aéroport-Centre-ville : 250 000 emplois seront à distance de marche du métro alors que Dublin est désormais la [2e ville la plus embouteillée de l'UE](#). L'absence d'un réseau de transport moderne nuit ainsi à l'attractivité du pays : la Chambre de commerce américaine en Irlande (69% des IDE) exhorte l'Etat à faire du métro dublinois une priorité nationale.

Le projet redémarre grâce au soutien financier et réglementaire de l'Etat. Le gouvernement a d'ores et déjà alloué [2 Mds € sur les 100 Mds prévus par le National Development Plan \(2025-2030\)](#) publié cet été pour financer le lancement du projet. Le vice-PM a ainsi déclaré : « *C'est une déclaration d'intention, et une assurance que le projet démarrera sous ce gouvernement* ». Pour restaurer la confiance des entreprises, notamment après l'annulation de *Metro North* lors de la crise de 2010, le gouvernement s'est également engagé à rembourser certains frais de candidature. Plus concret encore, la Commission de Planification a [validé début octobre la demande de permis de construire](#), déposée en 2022 par *Transport Infrastructure Ireland*. En parallèle, le gouvernement prépare une [réforme législative pour accélérer les grands projets d'infrastructure](#) en les désignant « d'importance nationale » : ces nouvelles lois d'urgence viseraient à simplifier les procédures de planification, à limiter les recours judiciaires et à donner la priorité aux projets jugés essentiels dans les administrations et tribunaux. Elles doteraient l'exécutif de pouvoirs exceptionnels pour garantir la réalisation rapide d'infrastructures critiques comme le métro de Dublin. Les ministres examineront ces propositions lors du sous-comité du Cabinet sur les infrastructures, prévu en novembre.

MetroLink : perspectives techniques d'un projet essentiel pour la capitale irlandaise

MetroLink est un projet de métro automatisé d'une longueur de 18,8 km, reliant Swords, au nord de Dublin, à Charlemont, au centre-ville. Il comptera 16 stations et offrira une connexion directe entre l'aéroport et le centre-ville,

en environ 25 minutes. Entièrement automatisé, sans conducteur et séparé du trafic routier, le métro pourra transporter jusqu'à [20 000 passagers par heure et par direction](#). La fréquence initiale sera d'un train toutes les 3 minutes aux heures de pointe, avec une évolution possible vers un train toutes les 90 secondes d'ici 2060. À terme, MetroLink pourrait accueillir [jusqu'à 53 M de passagers par an](#). Le tracé dessert les pôles majeurs de la métropole dublinoise, tels que les hôpitaux Mater et Rotunda, les campus des différentes universités dublinoises.

Sauf recours judiciaire, le premier métro d'Irlande pourrait entrer en service en 2036. MetroLink devrait générer [8 000 emplois directs dans le BTP](#), et 2500 à 3000 emplois chaque année dans la chaîne d'approvisionnement et les services associés. Le projet est piloté par *Transport Infrastructure Ireland* (TII) et la *National Transport Authority* (NTA) : TII gère évaluation, planification et mise en œuvre - assistée par un consortium composé de *Turner & Townsend*, *WSP* et *Mace*, chargé d'apporter une expertise technique et organisationnelle - tandis que la NTA veille à la cohérence avec les politiques de transport régionales. Pendant la construction, un assistant à maîtrise d'ouvrage assurera le suivi des travaux, la gestion des marchés et le respect des réglementations. [La phase de passation des marchés devrait commencer en février 2026, avec un début des travaux possible en 2027 et la finalisation des contrats avec l'ensemble des parties prenantes d'ici mi-2028](#). Cet été, le ministère des Transports prévoyait une livraison en deux phases, mais privilégie désormais une construction en une seule phase.

Les retards accumulés par MetroLink devraient générer d'importants surcoûts. Initialement prévu pour les années 2010, le métro ne devrait entrer en service que dans le milieu des années 2030. [Son coût, estimé à 9,5 Mds € en 2021, pourrait dépasser 23 Mds €](#), sous l'effet de l'inflation, des recours juridiques et de risques financiers imprévus. Le directeur du programme, Sean Sweeney, évoque même un dépassement pouvant atteindre 40 % par rapport aux estimations initiales. Malgré ces dérives, MetroLink, [plus grand investissement public de l'histoire irlandaise](#), bénéficie d'un large soutien politique et populaire : près de la moitié des Dublinois et 3 M d'Irlandais sont en faveur du projet, dont 2,3 M pensent qu'il les incitera à prendre davantage les transports en commun.

MetroLink : une opportunité pour les entreprises françaises

Le projet s'articule autour de 3 lots de marchés publics. Le lot M100 concerne les travaux préparatoires (démolition, déplacement des réseaux, fouilles archéologiques), via des contrats-cadres et des accords spécifiques. Le lot M400, dédié au génie civil, confiera la construction des tunnels et des structures des stations à deux entreprises. Enfin le lot M500 repose sur un [partenariat public-privé couvrant la conception, la construction, le financement, l'exploitation et la maintenance de la ligne](#). Ce dernier sera attribué à un consortium selon la réglementation européenne 1370/2007 sur les PPP dans les transports publics, après une phase de dialogue entre les candidats préqualifiés et les autorités irlandaises. Un accord de services précoce sera signé avec le soumissionnaire retenu pour accélérer la coordination avec les premiers travaux avant le bouclage financier du contrat M500.

L'expertise française est reconnue par l'équipe de MetroLink. Après un évènement de lancement à Dublin réunissant plus de 600 entreprises, les porteurs du projet se sont déplacés dans les grandes villes européennes pour promouvoir le projet auprès des entreprises. [À Paris, les équipes de TII ont organisé trois jours de rencontre en septembre pour présenter le projet, échanger avec les entreprises françaises, et visiter la ligne 14 du métro parisien](#). Cette visite préparée conjointement par le Service Economique de Dublin et l'Ambassade d'Irlande en France a été un succès, avec plus de 80 participants. Le passage à Paris, juste après Londres et avant Milan, Berlin, Madrid, Vienne et Istanbul, souligne l'intérêt particulier porté au modèle français d'infrastructure.

ANNEXE 1 : Plan de MetroLink



Source: TII, Metrolink

ANNEXE 2 : Chiffres clés de MetroLink



Source: TII, Metrolink