

7 juillet 2014 | par Marc Fressoz

## Grand Paris Express : bientôt 200 millions d'euros de contrat pour l'ingénierie

**C'est parti pour la deuxième phase du métro du Grand Paris. Le 4 juillet 2014, le Conseil de surveillance de la Société du grand Paris a autorisé l'investissement de 3,49 milliards d'euros nécessaire à la réalisation du tronçon de 29 kilomètres entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel. Conséquence directe, l'établissement public va attribuer, dans les prochaines semaines, 200 millions d'euros de contrats d'études d'ingénierie relatifs à la future ligne 16, au tronçon commun à la 16 et à la 17. L'occasion de faire un point sur le financement de cette infrastructure.**



L'autorisation de 3,49 milliards d'euros d'investissement concerne les 29 kilomètres de la ligne 16, et son tronçon commun avec la 17 prévue pour 2023 au Nord-Est de la capitale. © DR

Tranquille Société du Grand Paris (SGP)... A l'inverse de nombreuses collectivités de province, ses réalisations ne sont pas tributaires, d'une arlésienne comme la taxe poids lourds.

Le 4 juillet, son Conseil de surveillance a, ainsi, donné son feu vert à la deuxième phase du programme du super métro de la région parisienne. En 2013, il avait autorisé la ligne 15 (5,295 milliards d'euros d'investissements). Cette année, il a accordé, au directoire, une autorisation d'investissement d'un montant de 3,49 milliards d'euros pour la ligne 16 principalement. Il s'agit de la réalisation du tronçon de 29 kilomètres reliant Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel au Nord-Est de la capitale.

### Neuf ans à attendre avant circuler sur la ligne 16

Ce tronçon "inclut la future ligne 16 ainsi que le tronçon commun de la ligne 17 (17 Sud) entre les gares Le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel, et de la ligne 14 (14 Nord) reliant Saint-Denis Pleyel à Mairie de Saint-Ouen des futures lignes 16, 17 Sud, 14 Nord", précise un communiqué de la Société du Grand Paris. Il desservira 9 nouvelles gares dont 7 en correspondance avec le RER, le métro ou le tram.

Patience toutefois : si les coups de pioche au creusement de ces 29 kilomètres entièrement souterrains pourront être donnés dès 2016 après l'enquête publique prévue à l'automne, les premiers trains ne circuleront cependant pas avant 2023 sur les lignes 16 et 17.

3,49 milliards d'euros d'investissement : un tel montant a de quoi donner le tournis. Il ne sera évidemment pas investi en une seule fois. Dans l'immédiat, la décision du 4 juillet est une bonne nouvelle pour le secteur de l'ingénierie qui en sera le premier bénéficiaire. Celui-ci s'inquiétait de la suite donnée à cette phase du programme alors que la SGP avait lancé, il y a quelques mois, les consultations relatives au tronçon Noisy-Saint Denis qui est découpé en plusieurs lots. Les études relatives à trois gares d'échange (Saint-Denis Pleyel, Le Bourget RER, Clichy Montfermeil) particulièrement complexes font même l'objet de lots séparés.

### L'ingénierie servie en premier

Or, "dans les semaines qui viennent, des marchés d'études et de maîtrise d'œuvre pour ce tronçon seront signés pour un montant de 200 millions d'euros", confirme Philippe Yvin, président du directoire de la SGP.

Ce sera, donc, la seconde vague de marché attribuée à l'ingénierie après celle de l'été 2013, qui a permis à la plupart des entreprises françaises du secteur, de décrocher un contrat sur le gisement du grand Paris.

### D'où viendront les 3,49 milliards ?

Comment seront financés ces premiers investissements ? Grâce notamment à sa fiscalité propre, "la SGP dispose d'une trésorerie de 800 millions d'euros, précise Philippe Yvin, mais à partir de 2017, nous commencerons à emprunter à long terme 5,3 milliards d'euros auprès du marché bancaire" pour financer le gros des travaux de percement.

Au total, sauf aléa faisant gonfler les coûts prévisionnels, la SGP aura besoin de plus de 20 milliards d'euros de prêts pour réaliser le Grand Paris Express.

"Les quelques 500 millions d'euros de ressources fiscales annuelles de la SGP ainsi que les 200 millions d'euros de redevance d'infrastructure versés par l'opérateur choisi pour exploiter le métro automatique, serviront à rembourser cette dette", indique la SGP.