

Les groupes de BTP s'attellent au chantier du Grand Paris Express

Après Bouygues, c'est au tour de Vinci de décrocher un contrat pour un tronçon de la future ligne 15.

LES 3 PLUS GROS CONTRATS DU NOUVEAU MÉTRO

926

millions d'euros hors taxe remportés par Vinci et Spie Batignolles pour bâtir cinq gares et un tunnel sur la ligne 15 Sud

807

millions d'euros hors taxe Le contrat de Bouygues pour un tronçon sur la ligne 15 Sud entre la gare de Villejuif-Louis-Aragon et celle de Créteil-L'Échat

378

millions d'euros Le contrat du groupement Alliance pour construire un tunnel de 4,7 km entre Noisy-Champs et Bry-Villiers-Champigny sur la ligne 15 Sud

JEAN-YVES GUÉRIN @jyguer

BTP Mi-janvier, Xavier Huillard, PDG de Vinci, avait bien résumé l'enjeu du Grand Paris Express, le nouveau métro de la région parisienne, dont la construction a débuté il y a quelques mois : « Cela va beaucoup nous occuper pour les vingt à vingt-cinq prochaines années. » Un avis qui n'a pas tardé à se vérifier.

Lundi, son groupe associé à Spie Batignolles a remporté un énorme contrat pour construire une partie de la ligne 15 Sud allant de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs. Au programme notamment, cinq nouvelles gares (Châtillon-Montrouge, Bagneux...) et un tunnel de 8 kilomètres pour 926 millions d'euros. C'est le plus important montant pour Vinci Construction ces dernières années en France. À titre de comparaison, l'extension du stade de Roland-Garros réalisée par le même groupe coûtera de 350 à 400 millions d'euros.

Ce groupe n'est pas le seul à

profiter de la manne du Grand Paris. Il y a deux semaines et demie, Bouygues a décroché un contrat de 807 millions pour construire un autre tronçon sur la ligne 15 Sud, celui allant de la gare Villejuif-Louis-Aragon à Créteil-L'Échat. D'autres groupes de taille moins imposante sont aussi dans la course. Un groupement constitué des français NGE et Demathieu Bard, du suisse Implenia et de l'italien Pizzarotti a été choisi en septembre 2016 pour creuser un tunnel de 7 kilomètres sur la ligne 15 Sud à côté de Bry-sur-Marne. Tout cela pour 378 millions d'euros.

En tout, la Société du Grand Paris (SGP), qui est le maître d'ouvrage de cette nouvelle infrastructure de transport, a d'ores et déjà attribué cinq marchés sur la ligne 15 Sud. Et cela continuera dans les prochaines semaines. « Les trois derniers marchés de génie civil de la ligne seront notifiés d'ici à la mi-mai 2017 », précise dans un communiqué Philippe Yvin, président du directoire de la



Visite commentée du chantier de la future ligne 15 à Champigny-sur-Marne, organisée par la Ville, la SNCF et la Société du Grand Paris, le 24 janvier dernier. SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS/GÉRARD ROLLANDO

SGP. On atteindra alors les 3,5 milliards d'euros de commandes. Et, d'ici à 2019, tous les marchés concernant les autres nouvelles lignes (16, 17 et 18) seront attribués. Soit en tout 25 milliards d'euros. Le plus gros contrat

« Cela va beaucoup nous occuper pour les vingt à vingt-cinq prochaines années »

XAVIER HUILLARD, PDG DE VINCI

concernant un tronçon de la ligne 16 devait avoisiner le 1,5 milliard d'euros. « Les attributaires du "méga lot" entre Aulnay et Saint-Denis seront connus au tout début 2018 », déclarait Philippe Yvin fin 2016.

D'ores et déjà, les chantiers ont commencé sur la ligne 15 Sud, la première en construction. À Cla-

mart, Bouygues fore les fondations de la future gare du Grand Paris Express. À Vitry, des entrepôts ont été détruits là où sera construite la nouvelle gare. Et, très vite, la montée en puissance s'accélérera : actuellement, on compte quatre chantiers liés au Grand Paris Express. D'ici fin 2017, il y en aura quarante-cinq. Du coup, la SGP, qui paye les groupes de BTP en fonction de l'avancement des travaux, a prévu de déboursier 1,5 milliard d'euros cette année.

D'ores et déjà, ce grand projet est créateur d'emplois. « Entre ceux qui conçoivent le nouveau métro (ingénieurs et architectes) et ceux qui le construisent, aujourd'hui 4 000 personnes sont mobilisées sur ce grand projet », explique-t-on à la SGP. A terme, ce sont 15 000 emplois qui seront créés et sauvegardés sur ces chantiers jusqu'en 2025. C'est que

ce projet durera plus d'une décennie. La ligne 15 Sud, la première à être livrée, sera mise en service en 2022. La ligne 18, reliant l'aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers, la dernière à être terminée, fonctionnera à partir de 2030.

Parallèlement, les groupes de BTP peuvent aussi compter sur des projets d'amélioration du métro existant et des RER déclenchés dans la dynamique du Grand Paris. Par exemple, le prolongement de la ligne 14 au nord, effectuée en partie par Eiffage. Le groupe perce actuellement un tunnel de 3,5 kilomètres entre Saint-Lazare et la mairie de Saint-Ouen. Suite à deux fuites d'eau, le chantier a pris dix mois de retard. Mais la RATP demande au constructeur de maintenir la mise en service en 2019. Un épisode qui rappelle que construire 200 kilomètres et 69 gares n'est pas toujours une cas partie de plaisir. ■