

Eiffage remporte un contrat à 800 millions pour la ligne 15 du Grand Paris

BTP

Quarante-cinq chantiers démarrent en juillet pour construire cette ligne.

C'est le premier contrat Grand Paris Express pour Eiffage.

Myriam Chauvot
mchauvot@lesechos.fr

Le Grand Paris Express se mérite et les Franciliens devront apprendre à vivre au milieu des pelleteuses : à partir de juillet et pour les cinq prochaines années, « la future ligne de métro 15 sud va donner lieu à 45 chantiers de BTP, contre une demi-douzaine de gros chantiers actifs actuellement », prévient Philippe Yvin, le président de la Société du Grand Paris (SGP). Cette dernière a attribué vendredi le troisième des gros lots de travaux de la ligne 15 à Eiffage.

Pour son premier contrat sur le Grand Paris Express et ses 25 milliards d'euros de travaux, Eiffage rejoint d'emblée Bouygues et Vinci dans le trio ayant gagné les lots les plus importants depuis janvier. Pour 795 millions d'euros (dont 435 millions de part propre), le consortium d'Eiffage creusera les

7 kilomètres de tunnel à deux voies reliant la gare de Saint-Maur-Créteil à celle de Bry-Villiers-Champigny, et construira, outre ces deux gares, celle de Champigny Centre.

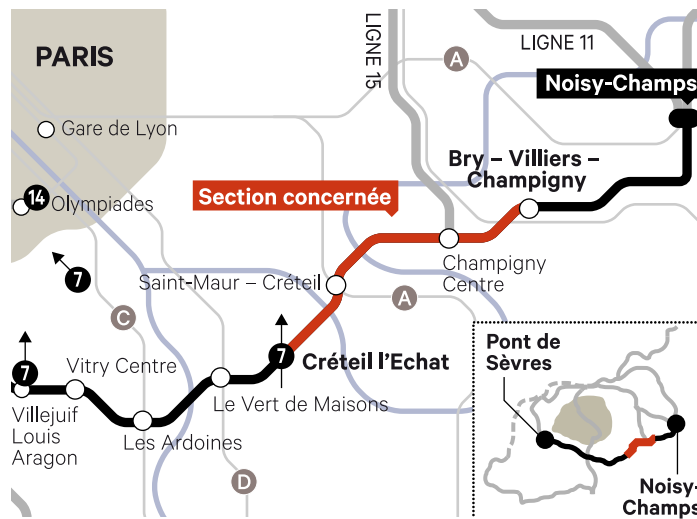
Record de profondeur

Eiffage gagne, avec ce contrat, l'occasion d'apposer son nom à un record car « la gare de Saint-Maur sera à 50 mètres de profondeur, ce sera la plus profonde de tout le réseau francilien », souligne Philippe Yvin. La profondeur des gares des nouvelles lignes 15, 16, 17 et 18 varie de quinze à cinquante mètres, avec une moyenne de trente mètres, soit bien plus que le réseau de métro parisien. Saint-Maur-Créteil détrône largement la station la plus profonde de Paris, dans le 18^e arrondissement, Abbesses (-36 mètres). Pour le lot d'Eiffage, les travaux préparatoires commenceront dès mai, et « nous démarrerons simultanément mi-juillet le génie civil des trois gares du parcours », explique Pascal Hamet, en charge du Grand Paris chez Eiffage. « Dans le même temps, deux tunneliers vont creuser l'un vers l'autre pour se rejoindre à Champigny. »

Si Paris se voit attribuer les Jeux Olympiques de 2024, les tronçons nécessaires à la desserte des sites doivent être prêts, ce qui concerne tout ou partie des nouvelles lignes 14, 15 sud, 16, 17 et 18. L'activité va donc être soutenue. « Les chantiers des

Le nouveau contrat d'Eiffage sur la ligne 15 sud

Grand Paris Express — Ligne 15 sud — Autres lignes
Réseau existant (hors tramway et bus) A RER 8 Métro



« LES ÉCHOS » / SOURCES : EIFFAGE, SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

gares, qui sont dans le tissu urbain le plus dense, travailleront de 7 heures à 20 heures cinq jours sur sept et les sites de creusement au tunnelier, moins proches des habitations, travailleront 24 heures sur 24, cinq jours sur sept, voire, ponctuellement, sept jours sur sept », précise Pascal Hamet.

Les derniers lots de la ligne 15 sud seront attribués fin mai, puis fin juin pour la liaison Fort-d'Issy-Pont-de-Sèvres (plus de 500 millions d'euros), et les appels vont s'enchaîner cette année pour tenir l'échéance de 2024, sur les lignes 16, 17, 18... Le programme d'Eiffage a le mérite de la simplicité : le groupe répondra à tout.



À NOTER
Eiffage reprendra début juin les travaux de prolongation de la ligne 14 vers Saint-Ouen, suspendus pour des problèmes d'étanchéité à la station Porte-de-Clichy.



Les marchés déjà attribués

● Mars 2016

– La construction de la gare de Fort d'Issy-Vanves-Clamart sur la ligne 15 sud à Bouygues Travaux Publics et Soletanche Bachy.

● Septembre 2016

– La réalisation du tunnel foré entre Noisy-Champs et Bry-Villiers-Champigny au groupement Alliance.
– Les travaux de l'arrière-gare de Noisy-Champs à un groupement Parengé, Dacquín parois moulées et Léon Grosse TP.

● Février 2017

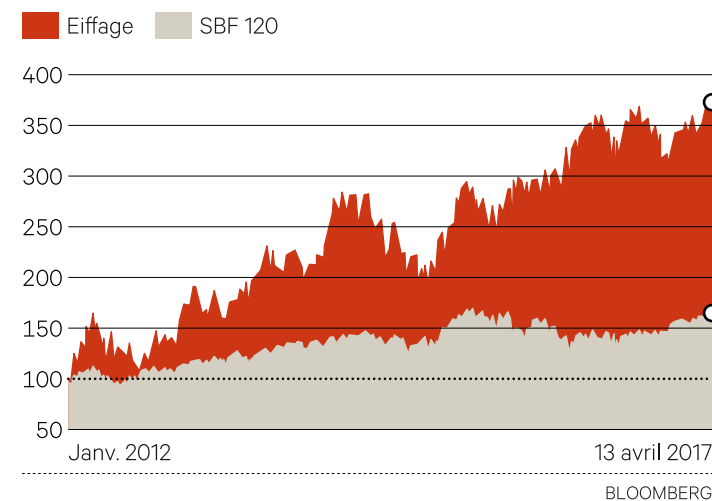
– Pour les nouvelles lignes de métro du Grand Paris, 800 millions à Bouygues.
– Un tronçon de la future ligne de métro 15 sud à Vinci et SPIE Batignolles pour 926 millions.

Lignes de vie

Eiffage remporte un lot du Grand Paris Express et son standing financier gagne en visibilité.

Eiffage face à SBF 120

Base 100 depuis le début 2012



« Les antibiotiques, c'est pas automatique. » Les nouvelles lignes du métro du Grand Paris Express, elles, le seront. Mais cela ne les empêche pas d'appartenir aux utiles thérapies de vie. Car les chantiers du Grand Paris aident à surmonter le risque de « baby blues » du BTP en France, en train de finir d'accoucher de grandes lignes de train LGV, le fruit de plusieurs années de gestation. Tous les lots n'étant pas encore attribués, il est trop tôt pour savoir lequel des « majors » de la cote parisienne aura le mieux tiré son épingle du jeu « grand-parisien ». Le plus petit des trois, Eiffage, vient en tout cas de confirmer rester dans la course, en remportant le sixième de génie civil de la ligne 15 Sud, une annonce faite en pleine trêve de cotation pascale. Son montant (435 millions d'euros pour la part d'Eiffage) se voit même à l'échelle du carnet de commandes (3,6 % des 12 milliards affichés au 1^{er} janvier). Sa durée (cinq ans de labours) donne de la visibilité à son activité « travaux », cyclique par nature. Les actionnaires, réunis mercredi en assemblée, dont les salariés forment un gros bataillon (21,1 %), ne devaient pas s'en plaindre. La hauteur boursière déjà prise l'an dernier escomptait bien du « Big Lutèce », même si elle dépend beaucoup de l'activité « concessions », défensive, au comportement quasi obligatoire, l'autre fondation de l'« equity story ». Malgré cette vache à lait, le dividende proposé est stable (2,1 % de rendement contre 2,8 % pour Vinci) après le bond d'un quart effectué l'an dernier. Franchir un nouveau palier dépendra des résultats futurs, auxquels toutes les activités contribuent.