

Sur le chantier du Grand Paris, les entreprises sont entrées en action

► Sept ans après la décision de créer 4 lignes de métro automatiques, le chantier du Grand Paris a démarré

► 200 km de tunnels et 68 gares verront le jour dans les dix à quinze ans à venir, 25 milliards d'euros y seront consacrés

► Avec le logement et l'urbanisme, la facture atteint 108 milliards. Un chantier colossal, qui tirera vers le haut l'activité et l'emploi



Le premier tronçon du Grand Paris, les travaux à la gare de Fort-d'Issy - Vanves - Clamart, le 2 mars. JEAN-GABRIEL BONTINCK/ PHOTOPQR/LE PARISIEN/MAXPPP

INFRASTRUCTURES

Grand Paris : le chantier du siècle est enfin lancé

Quelque 25 milliards d'euros vont être dépensés sur une dizaine d'années pour les lignes de métro et les gares. Avec les logements et l'aménagement urbain, la facture s'élèvera à 108 milliards

REPORTAGE

En ce jour de printemps ensoleillé, c'est l'effervescence. Sous un pont métallique provisoire mis en place par la SNCF sur le site de la nouvelle gare Fort-d'Issy - Vanves - Clamart, des hydrofrayes rouge vif perforent le sol sur plus de 40 mètres de profondeur. D'autres machines puissantes coulent le béton des futures parois de la gare. A quelques mètres de là, des ouvriers mettent la dernière main à une dalle en béton colossale. Soixante mètres de long, 40 m de large et 1,5 m d'épaisseur. Elle pèse 7000 tonnes, l'équivalent de la tour Eiffel.

« Il n'y a pas de temps à perdre, tout doit être prêt pour le week-end du 15 août », prévient Guillaume Pons, le directeur de projet de ce premier tronçon du futur Grand Paris Express. A cette date, la dalle sera « ripée » – glissée – sous les voies ferroviaires de la ligne du Transilien et viendra reposer sur les parois de la station installées dans le sol. De quoi refermer la « boîte » de la future gare. « Ensuite, il faudra la vider pour y créer la future station souterraine de la ligne 15 sud qui connectera, à 25 mètres sous terre, Pont-de-Sèvres, dans les Hauts-de-Seine, à l'ouest, à Noisy-Champs, dans le Val-de-Marne, à l'est », reprend M. Pons.

Sept ans après la décision de créer quatre nouvelles lignes de métro automatiques, la Société du Grand Paris (SGP) est entrée dans le vif du sujet. Pas moins de 200 km de tunnels et 68 gares, dont les deux tiers en interconnexion avec des lignes existantes, verront le jour dans les dix à quinze ans à venir. Et des chantiers aussi colossaux qu'à Clamart (Hauts-de-Seine) seront réalisés tout le long du parcours.

« C'est le premier chantier d'infrastructures en Europe, deux fois plus important que le Crossrail de Londres, résume Philippe Yvin, le président de la SGP. Et le quatrième au monde derrière les projets chinois et indien. » Ce programme titanesque devrait redéfinir complètement la mobilité francilienne et

désenclaver de nombreux territoires aujourd'hui isolés. Pour les lignes de métro et les gares, quelque 25 milliards d'euros vont être dépensés sur une dizaine d'années. La facture atteindra 108 milliards sur cette période, si l'on prend en compte les développements de nouveaux programmes de logements et d'aménagement des quartiers autour des gares. Un marché inespéré pour le secteur du BTP. La seule ligne 15 sud, qui s'étend sur 33 km et dessert environ 1 million d'habitants, est évaluée à près de 6 milliards d'euros, dont la moitié pour le génie civil et le gros œuvre.

D'ores et déjà, la Société du Grand Paris a passé près de 3,5 milliards d'euros de commandes, dont 600 millions aux seules PME. Le sud de l'Ile-de-France se couvre de chantiers. A Cachan, trois méga-poutres sont en cours d'installation sous les voies du RER B afin de préparer le creusement de la future gare souterraine.

A Villejuif (Val-de-Marne), une grande partie du parc départemental faisant face à l'Institut Gustave-Roussy a été libérée pour creuser l'une des stations les plus profondes du parcours, à 48 mètres sous terre. Aux Ardoines, à Vitry-sur-Seine (également dans le Val-de-Marne), les emprises autour de la gare du transilien sont libérées pour construire la future station, tandis qu'à Champigny-sur-Marne, le futur centre de remisage sort de terre.

CALENDRIER SERRÉ

« En 2017, nous devrions compter plus d'une quarantaine de chantiers, dont les six premières gares et de nombreux ouvrages annexes, comme des puits de sécurité et de ventilation », résume M. Yvin. Le premier tunnelier entrera en scène en novembre. Au plus fort des travaux sur la 15 sud, ils seront dix à creuser de concert. Et après 2020, une vingtaine de tunneliers devraient s'activer en même temps sur l'ensemble du parcours des lignes 15, 16 et 17... Les bénéficiaires des premières dépenses sont les bureaux d'études, les sociétés d'ingénierie, les opérateurs fonciers et les cabinets d'architecture. Les spécialistes du génie civil rentrent à peine en action après l'allocation

Voilà évidemment de quoi attirer les géants du secteur, pour la plupart des entreprises françaises : la RATP bien sûr, qui va défendre pied à pied son bastion, mais aussi Transdev, qui appartient au groupe Caisse des dépôts, et Keolis, filiale de la SNCF. Cette dernière met en avant son expertise dans le métro automatique et s'enorgueillit d'avoir placé quatre de ses lignes (une à Londres, une à Lyon et deux à Lille) en tête du classement Wavestone paru en 2017 et évaluant vingt-deux métros automatiques dans le monde.

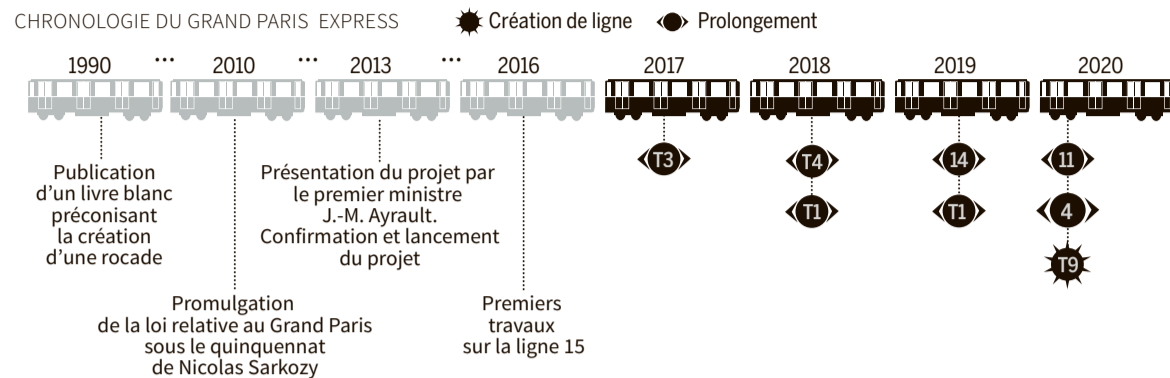
Même si aucun des marchés n'a pour le moment été ouvert, le

match entre rivaux a déjà commencé, et il y a quelques mois, et s'est porté sur le terrain juridique et technique. A l'automne 2016, en effet, Jean-Pierre Farandou, le patron de Keolis, a soulevé un lièvre dans le dispositif mis en place par le législateur.

Concurrents perplexes

Si la loi prévoit bien la concurrence entre exploitants, elle laisse le monopole de la gestion de l'infrastructure à la RATP. Un choix qui laisse perplexes les concurrents. Chez Keolis comme chez Transdev, chacun souligne qu'une telle séparation n'a pas

CHRONOLOGIE DU GRAND PARIS EXPRESS



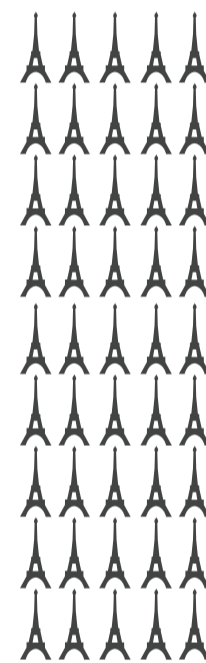
Un chantier titanesque

25 milliards d'euros pour la construction des lignes de métro et des gares

40 ans pour le réaliser



43 millions de tonnes de déblais de chantiers entre 2016 et 2030, soit 4 500 fois le poids de la tour Eiffel.



70 % des terres excavées des chantiers seront valorisées conformément à la loi de transition énergétique

Un facteur de richesse

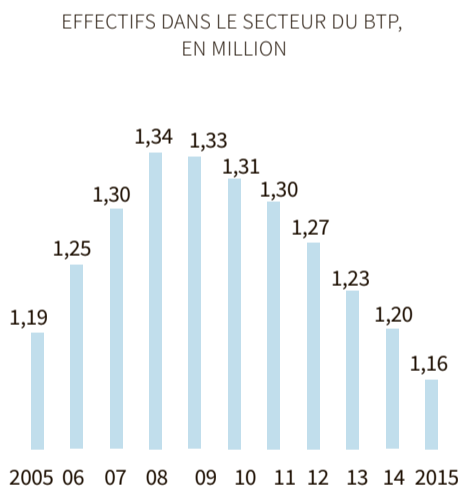
140 à 200 milliards d'euros d'augmentation du PIB estimés à l'horizon 2030 (PIB France 2015 : 2 181 milliards d'euros) soit +7 points de PIB de prévus

60 milliards d'euros de retombées fiscales

Une attractivité des nouvelles gares

20 % des 70 000 logements à construire par an en Ile-de-France seront autour des nouvelles gares

Une relance des emplois dans le BTP après des années de crise



des six premiers lots de la 15 sud. « Entre le choix d'un groupement titulaire d'un lot et le début des travaux, il ne se passe que quelques semaines, salu M. Yvin. Toutes les sociétés sont en départ lancé, car nous sommes sur un calendrier relativement serré. » L'objectif est de faire rouler les premiers métros en 2022 pour la 15 sud et avant 2024 pour la 16, qui desservira la Seine-Saint-Denis, où se dérouleront, si Paris est choisi en septembre, les Jeux olympiques d'été de 2024.

Toutes les majors françaises du secteur sont à pied d'œuvre, de Vinci à Bouygues en passant par Eiffage. Mais pas seulement, des poids moyens nationaux du BTP sont aussi présents, de Fayat à Demathieu Bard, NGE ou Léon Grosse... L'attribution officielle des deux derniers lots de la 15 sud aura lieu à la mi-juin, avant celle, fin 2017, des premiers lots de la 16. Quant aux marchés d'équipement des tunnels en voies, caténaires et alimentation, les premiers lots seront alloués courant 2018.

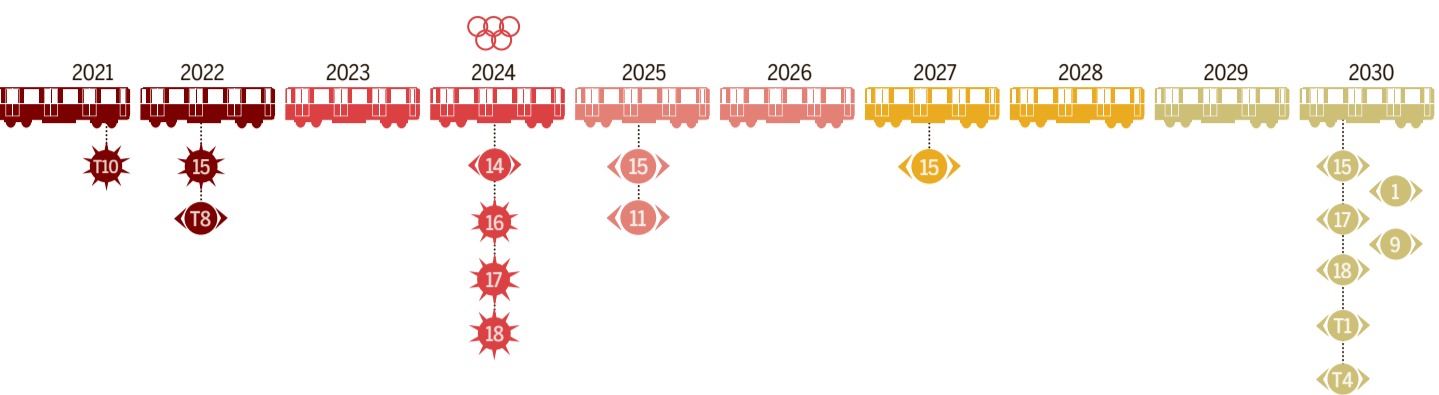
La RATP n'a plus le monopole de l'exploitation

Les futures lignes 15, 16, 17 et 18 feront l'objet d'appels d'offres. Mais la Régie autonome des transports parisiens n'a pas dit son dernier mot

« Il y a sûrement un compromis possible, avance Youenn Dupuis, directeur général adjoint de Keolis Ile-de-France. Le gestionnaire d'infrastructure peut assurer la maintenance patrimoniale de l'infrastructure, mais déléguer au futur exploitant tout ce qui ne relève pas des opérations lourdes. »

Au-delà des nouveaux métros du Grand Paris, d'autres lignes nouvelles en Ile-de-France attisent les convoitises. C'est le cas de la liaison Paris-Roissy – le Charles-de-Gaulle Express, pour lequel la RATP et Keolis sont, cette fois, allés face à Transdev – ainsi que les futurs trams-trains T11, T12 et T13.

Ces derniers ont d'ailleurs généré une nouvelle polémique juridique-sociale. L'exploitation de la ligne T11, qui emprunte une voie ferrée classique, a en effet été concédée de gré à gré par le STIF à Transkeo, une filiale de Keolis. Cela fait grogner les syndicats de la SNCF, qui voient là une privatisation rampante du ferroviaire et un risque de dumping social. Mais la situation déplaît, pour des raisons exactement inverses, à Transdev, qui réclame une concurrence réelle sur ces lignes hybrides, mi-train, mi-tramway. ■

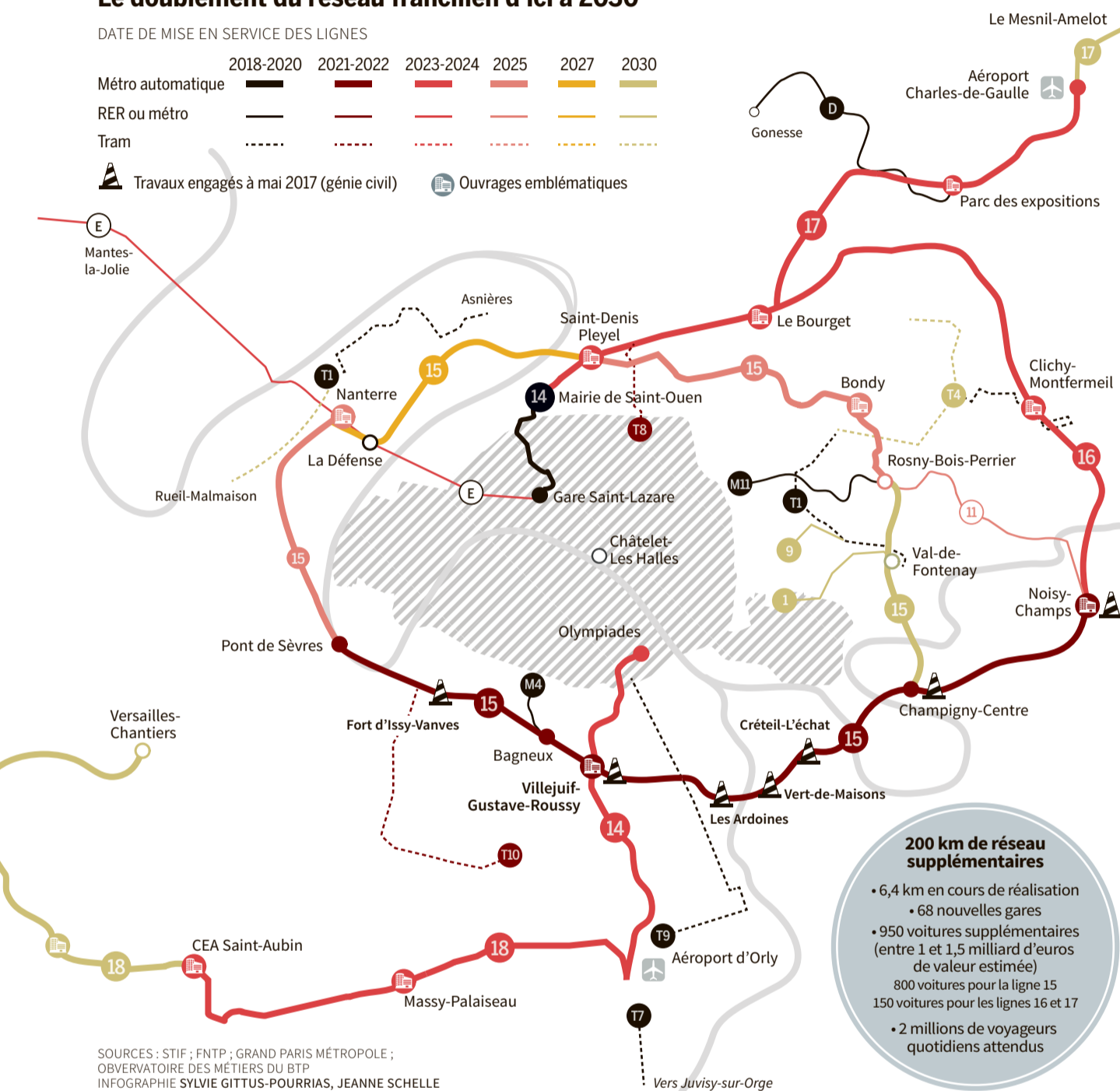


Le doublement du réseau francilien d'ici à 2030

DATE DE MISE EN SERVICE DES LIGNES

	2018-2020	2021-2022	2023-2024	2025	2027	2030
Métro automatique	■	■	■	■	■	■
RER ou métro	—	—	—	—	—	—
Tram	---	---	---	---	---	---

Travaux engagés à mai 2017 (génie civil) Ouvrages emblématiques



200 km de réseau supplémentaires

- 6,4 km en cours de réalisation
- 68 nouvelles gares
- 950 voitures supplémentaires (entre 1 et 1,5 milliard d'euros de valeur estimée)
- 800 voitures pour la ligne 15
- 150 voitures pour les lignes 16 et 17
- 2 millions de voyageurs quotidiens attendus

SOURCES : STIF ; FNTP ; GRAND PARIS MÉTROPOLÉ ; OBSERVATOIRE DES MÉTIERS DU BTP
INFOGRAPHIE SYLVIE GITTUS-POURRIAS, JEANNE SCHELLE

« Pour l'instant, environ 700 personnes travaillent sur la 15 sud, calcule M. Pons. En 2018, ils devraient être 3 500... » Sur l'ensemble de la boucle du métro, environ 4 000 personnes sont mobilisées, dont 2 500 concepteurs, qu'ils soient ingénieurs, architectes ou contrôleurs de travaux. Au plus fort du chantier, en 2020-2021, les effectifs devraient osciller entre 12 000 et 15 000 personnes. Au minimum, chaque société choisie est censée réserver 5 % de sa main-d'œuvre à l'insertion de populations locales en difficulté.

Entre l'ingénierie et le gros œuvre, ce sont les grands groupes qui sont pour l'instant en action. C'est au lancement du second œuvre que le gros des PME débarquera plus massivement sur les chantiers, le plus souvent en tant que sous-traitants. « Un observatoire des PME s'assurera qu'elles sont bien parties prenantes du projet », assure M. Yvin. La chambre de commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France a pour sa part créé une plate-forme d'échanges entre grands groupes et PME afin de s'assurer de la meilleure coopération possible. Sept cents PME s'y sont déjà inscrites.

S'il apporte une activité bienvenue, sur les dix prochaines années, au BTP et bientôt aux constructeurs de métro et aux exploitants des prochaines lignes, le Grand Paris Express entend avoir un effet bien plus puissant à long terme. A minima, le conseil scientifique de la Société du Grand Paris table sur la création, grâce aux nouvelles lignes de métro, de 115 000 à 120 000 emplois supplémentaires par rapport à la croissance de l'emploi jusqu'à présent attendue. « Et c'est une hypothèse basse », glisse-t-on à la SGP. ■

PHILIPPE JACQUÉ

Le BTP espère renouer avec ses années fastes

Après presque une décennie de sous-investissement dans les infrastructures, le secteur revit

Ouf, enfin ! Le lancement des travaux du Grand Paris Express est un soulagement pour le secteur du BTP. « On souffre depuis au moins sept à huit ans d'un sous-investissement dans les infrastructures », rappelle Pascal Hamet, chargé du Grand Paris pour Eiffage, l'une des trois majors françaises du BTP. Et après trois ans de préparation aux appels d'offres, les ouvriers et ingénieurs entrent enfin en action.

Historiquement, la France a toujours été respectée pour ses grandes infrastructures, mais avec la crise, les collectivités et l'Etat ont largement ralenti leurs investissements. Malgré le lancement de quatre lignes à grande vitesse, plusieurs prolongements de lignes de métro ou de RER et plusieurs plans autoroutiers, la France a vu ses investissements dans ses infrastructures chuter de 10 % entre 2013 et 2015.

En 2015, selon l'Insee, les investissements ont atteint 36,4 milliards d'euros, un plus bas depuis dix ans. L'annonce du Grand Paris a donc réjoui la profession. Avec 25 milliards d'euros investis pour les 200 km de métro, dont 5 milliards d'euros pour la

seule année 2017, le secteur revit et peut espérer retrouver la croissance. « C'est exceptionnel », glisse Antoine Metzger, le président du directoire de NGE, une société de BTP d'Arles.

Fin juin 2016, NGE, membre du groupement Alliance mené par le français Demathieu Bard avec des groupes italien et suisse, a étonné le secteur en remportant le premier lot attribué pour la construction de la ligne 15 sud du Grand Paris Express. « Cela nous a frustrés », confirme-t-on chez une major du BTP.

Préparer la suite

« Pour ce projet, nous nous étions associés à des partenaires étrangers qui avaient les compétences et la technicité nécessaires pour mener ce type de chantier souterrain », témoigne M. Metzger. Nous sommes novices dans le tunnel et le Grand Paris nous permet donc de monter en expertise, pour ensuite candidater sur de nouveaux projets en France ou ailleurs. »

Depuis, les majors françaises ont rattrapé leur retard. Fin 2016 et début 2017, Bouygues, Vinci et Eiffage ont chacune remporté des lots pour près de 1 milliard

d'euros. De quoi les rassérer. « C'est une bouffée d'oxygène importante, car si nous avons le savoir-faire, il faut pouvoir le maintenir sur le long terme. Et gagner régulièrement des appels d'offres est donc essentiel », reprend M. Hamet, d'Eiffage.

« Ce projet ambitieux mobilisera l'expertise de Vinci pour les vingt prochaines années. C'est un fantastique challenge technique mais aussi un véritable défi humain », indique Xavier Huillard, le PDG du groupe.

« Contrairement à d'autres opérations, nous nous engageons ici sur des projets de cinq à huit ans, confirme M. Metzger. Cela donne une visibilité à long terme, ce qui reste rare dans notre métier. Cela nous permet à la fois de recruter, de former et d'investir pour l'avenir. » NGE va embaucher 400 personnes supplémentaires, soit 50 % de plus qu'aujourd'hui, grâce au Grand Paris.

Chez Eiffage, on espère, en remportant d'autres appels d'offres, compter jusqu'à 3 000 personnes sur le chantier, dont la moitié recrutée et formée pour l'occasion. D'ici à la fin de l'année, Eiffage, Bouygues et Vinci se battent pour obtenir le plus gros lot du Grand Paris,

ainsi que son partenariat de longue date en la matière avec la RATP. CAF met en lumière sa maîtrise de ce type de contrat, la firme du pays basque espagnol ayant récemment gagné des marchés similaires pour des métros de format équivalent à Bruxelles et à Santiago du Chili.

Quant au champion ferroviaire français - Alstom -, il ne fait pas mystère de sa grande motivation et de sa volonté de participer à ce mégaprojet à la forte visibilité internationale. Non seulement le gain du marché du matériel roulant apporterait du grain à moudre au site de Petite-Forêt, près de Valenciennes (Nord), qui avait déjà bénéficié du prolongement de la ligne 14, mais le groupe tricolore lorgne aussi le marché des automatismes.

Alstom n'hésite pas, dans cette lutte d'influence, à évoquer son poids dans l'emploi industriel français. « Notre offre, c'est aussi celle de l'ancrage local, rappelle Benoît Stéphan, directeur ventes et marketing d'Alstom France. Une grande proportion des 2 600 salariés de notre site de Saint-Ouen, en Seine-Saint-Denis, déploient leur capacité d'innovation et leurs savoir-faire dans les métiers du métro du futur. »

Francis Nakache, directeur général de CAF France, déplore, quant à lui, une forme de politisation de ces énormes contrats ferroviaires qui distribuent des torrents d'argent public. « Pour plus de sérénité, il serait préférable de les tronçonner en plusieurs lots », plaide-t-il, lui qui fit les frais, en 2016, du revirement des décideurs français au profit d'Alstom, au moment d'attribuer le marché à 3,5 milliards d'euros des RER nouvelle génération. ■

É. BÉ.

PH. J.