

# L'italien Salini Impregilo s'invite dans le Grand Paris Express

**Le groupe remporte un contrat à 718 millions d'euros pour une partie de la ligne 16.**

**Vendredi, ce spécialiste mondial des infrastructures est devenu le premier groupe étranger chargé d'un tronçon du projet parisien.**

Avec ses 200 kilomètres de tunnels à creuser, le Grand Paris Express n'est pas avarié en contrats géants. Mais celui annoncé vendredi a un caractère très symbolique. Pour la première fois depuis le démarrage des travaux, c'est un groupe étranger qui emporte le gros lot. L'italien Salini Impregilo s'est vu attribuer par la Société du Grand Paris (SGP) le contrat à 718 millions d'euros du deuxième tronçon de la future ligne 16, soit 11 kilomètres de tunnel à forer jusqu'à Clichy-Montfermeil, dont il construira la gare ainsi que celles d'Aulnay, de Sevran-Beaudottes et de Sevran-Livry pour une mise en service prévue en 2024.

Le groupe célèbre ce qu'il qualifie de « grand retour en France », où il avait été actif entre 1992 et 1998 sur les lignes de métro parisien Eole et Meteor. « Le marché est en forte tension et ce contrat traduit la volonté de faire appel à de nouveaux acteurs », commente de son côté la Société du Grand Paris. Elle attribuera le prochain tronçon (6 km de la ligne 17, entre Le Bourget et le Triangle de Gonesse) début 2019. « Nous serons candidats, comme nous l'avons été sur les tronçons en appels d'offres depuis 2015 », commente Pietro Salini, directeur général du groupe italien, dont la famille détient 68 % du capital.

Basé et coté à Milan, ce spécialiste mondial des grandes infrastructures était partenaire mino-

ritaire dans le consortium du Français NGE, qui a remporté en mars 2018 un contrat de 203 millions pour l'extension de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly. Cette fois, il est juridiquement seul maître à bord. Il n'a pas formé de groupe. NGE a 35 % du contrat de vendredi, mais avec un statut de sous-traitant.

## Réduire son profil de risque

Issu de la fusion en 2014 de Salini et Impregilo, le groupe affiche un carnet de commandes mondial de 34 milliards d'euros et 6,7 milliards de chiffre d'affaires. Il en réalise seulement environ 10 % en Italie, et est peu présent en Europe alors qu'il est historiquement fort au Moyen-Orient (28 % de son chiffre d'affaires) et en Afrique où il construit actuellement en Ethiopie le barrage Renaissance (GERD), le plus grand du continent. Mais ces deux zones sont instables. Pour attirer les investisseurs institutionnels à son capital, il veut réduire son profil de risque en se réorientant vers l'Amérique du Nord et l'Europe. Il a racheté il y a quatre ans la société américaine Lane Construction aux Etats-Unis, qui est devenue son premier marché avec 23 % de son activité.

Pour sa réorientation européenne, le Grand Paris Express est stratégique. Et l'Hexagone d'une manière générale. « Nous voulons croître en France, et nous y intégrer complètement pour fonctionner en une société locale, de la même façon qu'aux Etats-Unis nous travaillons et participons aux appels d'offres en tant qu'Américains », déclare Pietro Salini. Et où trouver la main-d'œuvre dans un marché en tension ? « Nous avons des capacités de formation, objecte-t-il. Et nous allons présenter tout ce que nous avons à offrir aux jeunes en participant au Salon étudiant qui se tiendra à Paris le 11 décembre. » — M. C.

L'italiana Salini Impregilo entra nel progetto del Grand Paris Express

