

# Description et mise en œuvre du Plan d'Optimisation

## La nature des optimisations envisagées :

Ces pistes d'optimisation concernent en premier lieu des évolutions relatives à la gestion des déblais, aux adaptations de tracés, à l'optimisation de la conception des gares, à l'optimisation du nombre de tunneliers et aux interconnexions entre le GPE et les réseaux existants (métro et RER).

Nature	Potentiel maximal d'optimisation, en Md€
Evolution des tracés	0,5
Gares	0,3
Optimisation du nombre de tunneliers	0,3
Correspondances / Interconnexions	0,2
Génie Civil	0,2
Déblais	0,2
Foncier	0,2
Installations de chantier / remise en état	0,1
Exploitation - maintenance	0,1
Projets connexes	0,1
Autres	0,3
<b>Total</b>	<b>2,6</b>

Concernant l'optimisation des déblais, la SGP a d'ores et déjà entrepris une action forte vis-à-vis des entreprises et des gestionnaires d'exutoires pour utiliser au mieux les voies ouvertes par les évolutions de la réglementation. Le positionnement des différents acteurs reste cependant encore à évaluer ce qui ne permet pas à ce stade un chiffrage précis, même s'il apparaît comme potentiellement très significatif (plusieurs centaines de millions d'euros).

## Examen des principales pistes :

- Evolution et optimisation des tracés (potentiel maximal à date : 530 M€):
  - Remontée du profil en long, optimisation de la transition aérien/souterrain, abord de faisceau ferré, tracé en sortie aérienne et arrière gare, remplacement d'une partie d'un viaduc par un passage au sol pour la ligne 18, etc.
  - Déplacement et rotation à la marge de certaines gares.
- Optimisation des gares (potentiel maximum à date : 320 M€) :
  - Réduction de la boîte gare ou locaux ou mutualisation avec d'autres ;
  - Conception reconsidérée à fonctionnalités équivalentes ;
  - Réduction du volume d'émergences ;
  - Suppression d'accès secondaires ;
  - Optimisation du concept architectural (construction et maintenance) ;
  - Aménagement des parvis : évolution du traitement des parvis et de ses équipements, sortie des consignes à vélo des gares ou prise en charge par les promoteurs ;

- Circulations verticales : revue du nombre et optimisations des escaliers mécaniques et ascenseurs ;
- Services en gare : standardisation et réduction du nombre de postes d'accueil, réduction de clos commerciaux, revue du programme sanitaires.
- Réduction du nombre de tunneliers en cohérence avec le nouveau calendrier (310 M€) en particulier sur les lignes 15 est, 17 nord et 18.
- Evolution des correspondances ou interconnexion (potentiel maximum à date : 240 M€) avec en particulier :
  - sur la ligne 15 Est la suppression de l'interopérabilité de Champigny et la modification de tracé (potentiel maximal d'optimisation : 127 M€)
- Gestion des déblais : (potentiel maximal : 160 M€)
  - Optimisation en matière d'évacuation des déblais avec une analyse systématique portant sur l'impact trafic et l'impact environnemental
  - Valorisation des déblais dans des projets d'aménagement (parcs, golfs, dispositifs d'endiguement,...)
- Autres
  - Optimisations du schéma de maintenance (comprenant les Véhicules de Maintenance des Infrastructures)
  - Réduction du remisage des SMR
  - Optimisation du schéma de sureté (sans dégradation de l'ambition)

La ventilation des pistes d'optimisation identifiée à ce jour peut également être faite par ligne :

Ligne	Potentiel maximal d'optimisation, en Md€
15E	0,8
15O	0,1
15S	0,1
16	0,3
17	0,2
18	0,5
Pistes transverses	0,7
<b>Total</b>	<b>2,6</b>

Deux remarques sont à faire à ce stade :

- Un travail important de recherche de réduction des risques est en cours sur le tronçon ouest de la ligne 15. Cette partie du projet est en effet l'une des plus complexe, à la fois par le contexte géologique, par la densité urbaine, et par la complexité des gares envisagées.
- Il sera beaucoup plus difficile d'identifier des pistes d'optimisation significatives sur les sections de ligne actuellement en travaux (15 sud et 16) quand les contrats de travaux ont d'ores et déjà été signés avec les entreprises.

## **Une concertation indispensable avec l'ensemble des acteurs concernés :**

La mise en œuvre de ces mesures d'optimisation nécessite l'adhésion des partenaires de la Société du Grand Paris, au premier rang desquels IDFM et la RATP, avec lesquels ont été entamées des réunions de travail sur ces pistes, ainsi que les collectivités concernées le cas échéant par les pistes d'optimisation envisagées. Les ateliers de travail avec IDFM (d'avril à juin 2018) ont d'ores et déjà permis de valider quelques pistes d'optimisations. Il reste pour autant des réserves de leur part, en particulier s'agissant des sujets relatifs aux interconnexions et aux correspondances, les services en gares (circulations verticales, billettiques et lignes de contrôle, services en gare, aménagement des parvis) et les mesures conservatoires en matière de génie civil pour lesquelles la concertation se poursuit.

Tout l'appui du Gouvernement et des services de l'État sera nécessaire pour faciliter ces échanges et leur permettre d'aboutir. C'est ainsi particulièrement le cas pour concrétiser les mesures d'optimisations suivantes :

- *Appui dans l'instruction des dossiers correspondants lorsque les optimisations conduisent à des décisions modificatives*

Dans les cas les plus lourds les optimisations envisagées peuvent en effet conduire à des reprises de procédures de déclaration d'utilité publique, celles-ci devant être menées en compatibilité avec les objectifs de calendrier. Ce pourrait être ainsi le cas dans l'hypothèse de suppression de l'interopérabilité à Champigny, ou dans la mise au sol de la partie aérienne de la section ouest de la ligne 18. De même les études d'optimisation actuellement en cours sur la 15 ouest, compte tenu de la complexité du projet, pourraient conduire à adapter localement certains aspects du tracé dans des secteurs particulièrement complexes.

Plus globalement les optimisations envisagées, dès lors qu'elle modifie sensiblement le projet, peuvent conduire à reprendre certaines procédures, telles les autorisations environnementales ou les permis de construire.

- *Exonération de la taxe générale sur activités polluantes (TGAP)*

Compte tenu de l'impact très important de la TGAP sur le budget de la SGP (plusieurs centaines de millions d'euros), de la hausse anticipée de cette dernière et compte tenu enfin et surtout que la finalité incitative de la taxe ne peut jouer que faiblement, il est demandé une exonération de la TGAP applicable aux installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND) et aux installations de stockage de déchets dangereux (ISDD).

L'intérêt originel de la taxe est multiple : elle a non seulement vocation à inciter à valoriser mais elle a aussi vocation à inciter à réduire les volumes, d'une part, et le caractère polluant des déchets produits, d'autre part.

A cet égard :

- Une première spécificité des travaux souterrains (non propre à la SGP) est que la maîtrise d'ouvrage ne peut pas réduire les volumes – l'objet même de l'excavation est de libérer des volumes souterrains qui emportent mécaniquement la production de déblais ;
- La deuxième spécificité (là encore commune à tous les travaux souterrains) est que, dès lors qu'on parle de déchets « naturellement pollués » excavés, on ne sait pas non plus changer leur nature (en modifiant notre processus de production comme pourrait le faire un industriel),

- Enfin, s'agissant de la valorisation, compte tenu du cœur de métier de la SGP, d'un marché très concurrentiel en la matière, d'engagements contractuels avec les entreprises et leur exutoires l'ambition en matière de valorisation à travers des projets d'aménagements ou autres ne peut être que mesurée.

Il semble donc que, pour les travaux souterrains en général et pour la SGP en particulier, la taxe ne peut pas jouer pleinement son rôle d'incitation, ce qui pourrait commander un tarif réduit voire une exonération totale.

Ces différents thèmes où l'aide des services de l'Etat sera requise, seront abordés régulièrement lors des comités des tutelles.

- *Coût de maîtrise d'œuvre des opérateurs de transport*

Le Grand Paris Express comprend de nombreuses correspondances avec les réseaux existants de la SNCF ou de la RATP. Les études et les travaux impactant ces réseaux sont assurés sous maîtrise d'ouvrage de ces opérateurs, et les coûts d'accompagnement correspondants, qui semblent élevés par rapport aux pratiques habituelles de l'ingénierie, sont imputés à la SGP sans que celle-ci puisse réellement les challenger. Une expertise et un arbitrage de l'État, et en particulier du Ministère des Transport, sur le sujet nous semblerait très opportuns.

- *Arbitrage de l'État sur les travaux tiers mis à la charge de la SGP par les autres maîtres d'ouvrage*

Les adaptations des gares existantes induites par l'arrivée du Grand Paris Express (modification des quais, des circulations internes à la gare etc...) sont financées à 30% par la SGP, tandis que celle-ci prend pleinement en charge les travaux nécessaires à la correspondance. La frontière entre ces deux notions est cependant incertaine et la tendance peut être de charger la part relevant de la stricte correspondance. En particulier la prise en charge des études est aujourd'hui imputée à la SGP. Un appui des services de l'État pour appliquer strictement la règle des 30% est nécessaire.

- *Accélération des opportunités en matière de valorisation des déblais*

La Société du Grand Paris recherche activement des projets d'aménagement qui pourraient servir d'exutoire pour les déblais du GPE. Un appui fort et actif de l'Etat et de ses services au sein de la région d'Ile-de-France et au-delà pourrait nous permettre de valoriser une partie des 45 millions de tonnes de nos déblais à travers ce type d'opérations qui reposent en partie sur le portage politique.

- *Recherche de financements complémentaires*

À l'image de la gare du terminal T4 à l'aéroport de Roissy, dont la réalisation est conditionnée par son financement par ADP, certaines gares ont pour objectif direct la desserte de nouveaux aménagements. C'est en particulier le cas pour la gare du triangle de Gonesse, où une participation de l'aménageur d'Europacity est envisagée.

## **Un pilotage tout au long du processus de conception puis de réalisation :**

Ce plan d'optimisation s'inscrit ainsi dans la durée. Il s'agit tout d'abord d'estimations, pouvant le cas échéant être elles aussi entachés d'incertitude, au même titre que l'estimation de départ. Un suivi en continue s'impose donc, pour s'assurer que l'objectif est bien tenu dans la durée.

Il fait l'objet d'un pilotage qui repose sur :

- une responsabilisation de chaque directeur de ligne sur un coût d'objectif qui nécessite la concrétisation des pistes qui la concernent et, en cas de nouveaux aléas, la recherche de nouvelles pistes d'optimisation,
- un suivi trimestriel spécifique des principales pistes d'optimisation à l'échelle du programme,
- un suivi trimestriel en Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris.

En outre, parallèlement à la recherche d'optimisation du projet, il est également important de rechercher à minimiser les risques, et donc les surcoûts pouvant en résulter. C'est pourquoi des mesures de nature à éviter de nouveaux aléas ont été engagées.

Parmi celles-ci :

- des contrats de conception-réalisation pour la réalisation des lignes 15 Est et 15 Ouest avec comme objectif de bénéficier des apports des entreprises dans la conception, plus tôt que dans les consultations effectuées dans le cadre de la MOP, de sécuriser les prix et de réduire le risque de dérive des coûts grâce à une plus grande forfaitisation ;
- la stimulation de la concurrence par un meilleur ordonnancement des appels d'offres et la recherche de nouveaux concurrents étrangers (entreprises européennes) ;
- l'ouverture généralisée aux variantes ;
- la mobilisation des maîtrises d'œuvre, des architectes et des entreprises dans la recherche de pistes d'économies.

La mise en œuvre de contrats de conception construction a été privilégiée sur les tronçons 15 est et 15 ouest en raison de la grande complexité urbaine et géologique, de ces parties du GPE. Le retour d'expérience que nous avons sur le tronçon sud a en effet permis d'identifier les avantages qu'une intégration de la conception et du maître d'œuvre au sein du groupement des constructeurs permettrait d'apporter au projet.

Enfin, il est impératif de garantir les meilleures conditions de mise en concurrence au sein des entreprises. Pour cela, la SGP associera les différentes entreprises concernées (ie génie civil, équipements ferroviaires, ingénierie, etc.) à l'élaboration des plannings détaillés, répondant aux grands principes de la feuille de route. L'intérêt d'une telle démarche est double :

- la sécurisation des plannings, vis-à-vis des tutelles et des collectivités locales, nécessite une vérification et une adhésion de la part des entreprises ; c'est une condition de la confiance des différents acteurs publics ;

- cette visibilité sur la programmation des appels d'offre est également nécessaire pour permettre aux entreprises d'entreprendre et de planifier, leurs investissements en matériels mais également humains à travers les recrutements et les politiques de formations qui leur permettront de répondre à ces échéances.