

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Saint-Denis, le 13 juillet 2021

La Société du Grand Paris actualise le calendrier de mise en service du Grand Paris Express et présente ses orientations stratégiques

Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris s'est réuni le 13 juillet 2021. Il a pris connaissance des nouvelles orientations stratégiques de la Société du Grand Paris et de l'actualisation des plannings de mise en service présentées par le directoire.

Le conseil souhaite saluer les orientations stratégiques dont les principes ont été proposés et qui feront l'objet de communications détaillées au dernier trimestre 2021. S'agissant de l'actualisation des plannings, il regrette que certaines des informations qui y figurent n'aient pu lui être communiquées plus tôt et être anticipées.

Le conseil estime que si le bilan présenté répond à sa demande d'un point sur les conséquences de la crise pandémique sur les plannings de mise en service des lignes du Grand Paris Express, il eût été souhaitable que ces conséquences soient analysées plus rapidement et lui soient communiquées. Il confirme la nécessité d'une information continue et transparente sur l'ensemble des sujets de plannings, coûts et risques, dans le prolongement des progrès réalisés en la matière depuis 2017.

Le président du conseil de surveillance a par ailleurs relevé qu'au regard des objectifs de mise en service énoncés en février 2018, « les plannings de référence de certains tronçons du réseau du Grand Paris Express connaissent des décalages significatifs, en particulier pour la ligne 15 Sud et pour la première moitié de la ligne 16 ». Il a tenu à rappeler « le caractère crucial de ces lignes et l'urgence qu'elles revêtent pour les populations et les territoires desservis ». Il a estimé indispensable, avec l'ensemble du conseil, que « toutes les possibilités d'optimisation de ces plannings soient recherchées afin d'anticiper ces dates de mise en service au plus tôt ».

Le conseil demande en conséquence que la Société du Grand Paris mette en place un dispositif de pilotage dédié et un suivi renforcé sur ces lignes, dispositif dont les détails devront lui être présentés dès sa prochaine réunion.

Olivier Klein, président du conseil de surveillance

Synthèse

Le conseil de surveillance du 13 juillet 2021 a permis de présenter à l'ensemble de ses membres les évolutions des orientations stratégiques de la Société du Grand Paris, ainsi que l'actualisation des plannings de mise en service.

Avec des chantiers engagés sur la totalité des lignes, la Société du Grand Paris est entrée dans une nouvelle phase, où la complexité des chantiers se conjugue avec une forte sensibilité aux nuisances ou aux contraintes qu'ils occasionnent, tandis que les échéances de mise en service ne sont pas encore suffisamment proches pour que les apports du projet soient concrètement perceptibles. Dans le même temps les retours d'expérience commencent à produire des résultats tangibles, ce qui conduit à renforcer significativement 3 axes de sa stratégie :

- En matière d'environnement, le projet s'est inscrit d'emblée dans une logique de développement durable, qu'il s'agisse de substituer une offre de transport en commun propre à des modes de déplacement aujourd'hui majoritairement polluants, ou de privilégier des solutions durables dans le processus de réalisation. La Société du Grand Paris souhaite renforcer encore cette ambition, en s'appuyant sur l'innovation et l'exemplarité.
- De la même façon le projet intègre une dimension urbaine et sociale forte, au travers du désenclavement et des opportunités de développement offertes par le nouveau réseau de transport. La Société du Grand Paris a la volonté d'accélérer en favorisant, autour des quartiers de gare, un développement urbain s'inscrivant dans les objectifs des territoires, et en renforçant son action en faveur de l'emploi et de l'insertion dans la réalisation de ses chantiers.
- En matière de performance économique enfin, la Société du Grand Paris va ajuster son organisation et ses méthodes pour renforcer la maîtrise des coûts dans une phase nouvelle du projet où l'intégralité des contrats nécessaires à sa réalisation ayant été conclus, les enjeux résideront dans la qualité du pilotage de leur exécution.

Par ailleurs la feuille de route définie en février 2018 a été affectée par un certain nombre d'événements qui nécessitent son actualisation. La crise pandémique tout d'abord a affecté l'ensemble du projet de manière différenciée selon l'état d'avancement des lignes : arrêt des chantiers puis redémarrage à faible cadence, désorganisation des chantiers, impossibilité de mise en œuvre de mesures d'accélération dans une période où il s'agissait d'abord de retrouver un rythme de croisière, moindre disponibilité des partenaires (bureaux d'études, entreprises, administrations, juridictions etc.) Par ailleurs les retours d'expérience ont conduit à réajuster un certain nombre de délais nécessaires à la réalisation du projet, depuis les cadences à prendre en compte pour les tunneliers dans le contexte géologique de l'Île-de-France, aux modalités de réalisation des essais.

A contrario, la capacité d'anticiper la mise en service de certains tronçons, initialement prévus pour 2030, a été mise en évidence. Ainsi :

- L'horizon de mise en service de la globalité du réseau est maintenu pour 2030, ainsi que la mise en service de l'ensemble de la ligne 14 à la mi-2024, pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris.
- La mise en service de la ligne 15 sud est recalée à la fin 2025.
- Les premiers tronçons de la ligne 16 et de la ligne 17 connaissent les décalages les plus significatifs, avec une mise en service dans leur globalité à l'automne 2026. A contrario, les mises en service du dernier tronçon de la ligne 16 et de la ligne 17 jusqu'au Parc des Expositions de Villepinte peuvent être anticipées à l'horizon 2028.
- Le tronçon central de la ligne 18, entre Massy-Palaiseau et Saclay peut être anticipé à l'horizon 2026.
- Les autres plannings de mise en service demeurent inchangés.

Nouvelles orientations stratégiques et actualisation du calendrier de mise en service

Dès la mise en place, en mars 2020, des mesures destinées à faire face à la crise pandémique, qui s'est prolongée depuis lors, les équipes de la Société du Grand Paris ont engagé l'analyse de leurs conséquences sur l'ensemble des chantiers placés sous sa maîtrise d'ouvrage, ainsi qu'à la mise en place des mesures susceptibles d'en amortir les effets. Elles ont par ailleurs travaillé, depuis le printemps 2021, sur l'actualisation de sa stratégie au regard du chemin parcouru depuis 2018 et de l'évolution du contexte de son activité. Le conseil de surveillance du 13 juillet 2021 a permis de présenter à l'ensemble de ses membres les résultats de ces travaux.

La Société du Grand Paris, créée il y a un peu plus de 10 ans, a connu une mutation décisive à partir de 2018. Cette mutation n'est pas seulement quantitative, avec la multiplication par plus de 4 de ses effectifs. Elle est surtout qualitative. En intégrant des compétences auparavant externalisées, en se structurant autour des différentes composantes de sa mission (construction des lignes, adaptation des systèmes, développement des gares et de l'urbanisation qui les entoure, prise en main de l'ensemble des dimensions du projet, qu'elles soient environnementales, sociales, économiques, financières, culturelles...), c'est l'intégralité des dimensions de la maîtrise d'ouvrage publique, sur un grand projet complexe, et dans un écosystème qui l'est tout autant, que la Société du Grand Paris a choisi d'assumer, au travers de choix structurants validés par son conseil.

Le premier de ces choix est la transparence. La Société du Grand Paris s'est engagée à rendre compte de l'état du projet chaque fois que des évolutions significatives le justifieront. Elle a d'ores et déjà mis en place des outils permettant de le faire, avec en particulier le rapport d'avancement périodique, mais aussi, en contribuant à la production du rapport du Gouvernement au Parlement sur l'évolution de ses dépenses et de ses ressources.

S'agissant des délais, et conformément à la demande exprimée par le conseil de surveillance, il est nécessaire qu'une mise à jour soit aujourd'hui portée à sa connaissance. En effet, aux conséquences de la crise pandémique et de ses effets directs et indirects s'ajoutent d'autres facteurs d'évolution de ces plannings, tenant en particulier à la montée en compétences de la Société du Grand Paris sur ces questions et aux retours d'expérience sur un certain nombre de risques et d'aléas.

Les développements ci-dessous présentent d'une part les évolutions apportées aux orientations stratégiques de la Société du Grand Paris, et d'autre part l'actualisation des plannings de mise en service.

Une stratégie renforcée sur trois axes

L'évolution du contexte dans lequel elle exerce sa mission justifie que la Société du Grand Paris actualise sa stratégie en vertu du principe d'adaptation continue inhérent à la mission d'une Société de projet. Le cœur de cette mission demeure évidemment inchangé : assurer la livraison des lignes du Grand Paris Express dans les coûts, délais et niveau de sécurité et de performance attendus. Mais la Société du Grand Paris est désormais entrée dans une nouvelle phase du projet : les chantiers ont démarré sur la totalité des lignes ; le retour d'expérience commence à produire des résultats tangibles ; enfin, la période qui s'ouvre se caractérise par la conjugaison entre la tension opérationnelle sur des phases particulièrement complexes des chantiers et la sensibilité aux nuisances ou aux contraintes qu'ils occasionnent, tandis que par ailleurs les avantages que produiront ces nouvelles lignes, nouvelles fonctionnalités et nouvelles gares n'apparaissent pas encore à une échéance suffisamment proche pour être réellement perceptibles. Aussi, la Société du Grand Paris souhaite désormais se renforcer significativement sur trois axes stratégiques.

Une ambition environnementale renforcée

Le Grand Paris Express s'est d'emblée inscrit dans la trajectoire de développement durable poursuivie par la France. Avec la fourniture d'une offre de transport en commun propre, se substituant notamment à des modes de déplacement individuels aujourd'hui très majoritairement polluants, avec des résultats anticipés attestés par de nombreuses études, le Grand Paris Express est un atout fondamental pour la stratégie française de lutte contre le changement climatique et de réduction de la pollution locale en Île-de-France. Par ailleurs, dès son origine et en raison de cette identité, la Société du Grand Paris a structuré son action autour des objectifs environnementaux et privilégié systématiquement les solutions durables, dans toutes les dimensions de son action. Déjà en pointe sur ces sujets, la Société du Grand Paris a cependant choisi d'accélérer. Elle présentera à la rentrée un plan de développement et d'accentuation de sa stratégie environnementale, axé sur l'innovation et l'exemplarité.

Une stratégie urbaine et sociale recentrée

Le projet du Grand Paris Express est né de la volonté de renverser les logiques qui, jusqu'ici, ont conduit des résultats parfois décevants en matière de lutte contre les inégalités entre les territoires, ou entre les populations. En renouvelant la notion de désenclavement des territoires et en contestant l'idée que la seule ambition pour la périphérie était de rejoindre le centre, le consensus politique autour du réseau du Grand Paris Express a commencé de réinventer le développement de la région capitale. Là encore, à partir de cette identité initiale, la Société du Grand Paris a choisi d'accélérer.

Elle présentera à la rentrée un grand plan de développement et d'accentuation de sa stratégie sociale autour de deux axes : la méthode et les objectifs destinés à favoriser, autour des quartiers de gare du Grand Paris Express, une urbanisation qui soit à la fois au service des choix opérés par les élus et des grands objectifs que doit mettre en œuvre un établissement public national ; le suivi renforcé des objectifs qu'elle s'est donnés en ce qui concerne l'emploi, sur l'ensemble des chantiers sous sa maîtrise d'ouvrage.

Une stratégie de performance économique réaffirmée

Comptable des deniers publics qui financeront le projet, la Société du Grand Paris se doit d'être attentive à l'indispensable maîtrise de ses coûts. Au moment où elle va rentrer progressivement dans une phase d'exécution de l'ensemble des contrats qu'elle aura tout d'abord élaborés, puis conclus avec l'ensemble des partenaires qui concourent à la construction du réseau du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris prévoit d'ajuster son organisation, ses méthodes et sa culture à cette nouvelle étape de l'histoire du projet. Elle présentera à la rentrée les dispositifs qu'elle entend mettre en œuvre à ce titre.

L'actualisation des plannings de mise en service

Entre février 2018 et juillet 2021, la feuille de route a été affectée par un certain nombre d'événements qui nécessitent son actualisation.

Les conséquences de la crise pandémique et les autres causes de retard

La crise pandémique a affecté l'ensemble du projet de manière différenciée selon l'état d'avancement des lignes. Sur les chantiers déjà engagés, elle a eu trois effets cumulatifs :

- Un arrêt des chantiers suivi d'un redémarrage à faible cadence décalant les perspectives de mise en service de l'ordre de 3 mois ;
- La non mise en œuvre de mesures d'accélération qui auraient été nécessaires au printemps 2020, le sujet étant d'abord de retrouver le rythme de croisière, avec des conséquences pouvant aller jusqu'à plusieurs mois ;

- Une désorganisation des chantiers, dégradant le rythme de creusement des tunneliers et la gestion des incidents rencontrés (par exemple mobilisation plus difficile des personnels spécialisés basés en Allemagne), décalant le planning de l'ordre de 4 mois supplémentaires.

Sur les chantiers moins avancés, la crise pandémique a également induit des délais supplémentaires, ne serait-ce qu'en raison de la baisse de productivité affectant les travaux du maître d'ouvrage lui-même, ou en raison des retards dans la plupart des procédures, la moindre disponibilité des partenaires (bureaux d'études, entreprises, administrations, juridictions, etc.).

D'autres raisons tenant à divers types d'aléa expliquent un certain nombre de délais supplémentaires. Il apparaît ainsi que certaines cadences de tunneliers ont été initialement mal appréciées. De manière générale, les premiers retours d'expérience, singulièrement sur la ligne 15 sud, ou la meilleure appréciation de l'enchaînement de certaines phases ont conduit à réajuster un nombre important de délais, qu'il s'agisse de l'appropriation foncière, du génie civil, des marchés d'aménagements, des premières réalisations sur les marchés systèmes ou de l'organisation des essais préalable à la mise en service.

A l'inverse, la capacité d'anticiper la mise en service de certains tronçons a été mise en évidence : à l'issue du recalage en 2018 de plusieurs tronçons à l'horizon 2030, la Société du Grand Paris a maintenu un calendrier opérationnel permettant d'envisager la mise en service anticipée de certaines sections des lignes 16, 17 et 18.

Les nouveaux plannings de mise en service du Grand Paris Express

Cette feuille de route actualisée vise à présenter les horizons de mise en service des différentes lignes, en tenant compte des aléas rencontrés lors de la crise pandémique. Elle s'appuie sur des estimations de planning récentes, intégrées et robustes construites sous la responsabilité de la Société du Grand Paris.

Un horizon d'ensemble maintenu à 2030 et la mise en service de la ligne 14 pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

L'horizon global de mise en service est maintenu à 2030, pour les lignes 15, 16, 17 et 18 du réseau du Grand Paris Express. Les objectifs de mise en service des prolongements de la ligne 14 au sud à l'aéroport d'Orly et au Nord à la gare de Saint-Denis Pleyel **restent maintenus à la mi 2024**. Les acteurs de cette extension sont mobilisés collectivement pour tenir cet objectif ambitieux qui permettra de faciliter la desserte des sites olympiques et paralympiques de Paris 2024.

Des recalages sur certains tronçons des lignes 15, 16 et 17

Si l'horizon global est maintenu à 2030, les plannings de plusieurs tronçons, situés dans des phases avancées de travaux et donc fortement impactés par la crise pandémique, font l'objet d'un recalage.

Les premiers tronçons des lignes 16 et 17 connaissent les recalages les plus significatifs. Des simulations de planning ont été réalisées en intégrant les effets de la crise sanitaire et les difficultés rencontrées sur les chantiers sur l'ensemble des sections en travaux du Grand Paris Express. Ces simulations correspondent à un scénario du type fil de l'eau, n'intégrant pas d'éventuelles optimisations, ni la survenance d'aléas supplémentaires significatifs, comme une nouvelle crise sanitaire, qui viendraient perturber l'avancement.

Suivant ces simulations, le premier et le deuxième tronçon de la ligne 16 (Saint-Denis Pleyel – Clichy-Montfermeil) et le premier tronçon de la ligne 17 (Le Bourget RER – Le Bourget Aéroport) devraient être disponibles début 2026 pour débiter la phase des essais d'ensemble. Ces essais, à réaliser en lien avec le futur opérateur, consistent à faire fonctionner la ligne dans sa globalité, en intégrant l'ensemble de ses

caractéristiques et, compte tenu de la relative complexité du système 16/17 (nouveaux automatismes à tester dans toutes les configurations, fonctionnement en fourche...), ils nécessitent ainsi plusieurs mois, **ce qui conduit à un ensemble pleinement opérationnel pour la mise en service au public à l'automne 2026.**

Le tronçon sud de la ligne 15 (Pont de Sèvres – Noisy Champs), également impacté par la crise pandémique et un certain nombre d'aléas supplémentaires, est recalé à **fin 2025.**

Des mises en service anticipées sur certains tronçons des lignes 16, 17 et 18

Plusieurs tronçons, que la feuille de route de 2018 avait planifiés à l'horizon 2030, pourront être mis en service de façon anticipée. Il s'agit notamment du dernier tronçon de la ligne 16 qui raccordera la première partie de la ligne 16 à Clichy-Montfermeil à la ligne 15 à Noisy-Champs, **à l'horizon 2028.**

De la même façon, le deuxième tronçon de la ligne 17 jusqu'au Parc des Expositions pourra être mis en service **à l'horizon 2028.**

Enfin, le tronçon central de la ligne 18, entre Massy-Palaiseau et Saclay, sera mis en service **à l'horizon 2026,** un an plus tôt que l'horizon fixé dans la feuille de route précédente.

Les autres plannings de mise en service demeurent inchangés

S'agissant en particulier des lignes 15 Est et 15 Ouest, dont la réalisation est prévue sous un mode contractuel différent (conception-réalisation), et qui se trouvent actuellement en phase de dialogue compétitif, **l'horizon de mise en service à 2030** fixé dans la précédente feuille de route ne connaît pas à ce stade d'évolution significative.

À propos de la Société du Grand Paris

La Société du Grand Paris est un établissement public créé par l'État dont la mission est de piloter le déploiement et le financement du Grand Paris Express. Elle assure la construction des infrastructures qui composent le réseau et acquiert, pour le compte d'Île-de-France Mobilités, les matériels roulants qui le parcourront. Futur métro du Grand Paris, le Grand Paris Express est le plus grand projet d'infrastructure et d'aménagement d'Europe. Avec 200 kilomètres de réseau, le projet prévoit la création de quatre nouvelles lignes autour de Paris, le prolongement de la ligne 14, la construction de 68 gares et l'aménagement de nouveaux quartiers autour de ces futurs pôles urbains.

Contacts presse :

Jérémy Huppenoire – jeremy.huppenoire@societedugrandparis.fr – 06 34 47 16 18

Pierre Monzo – pierre.monzo@societedugrandparis.fr – 06 15 05 72 64