



LE GRAND PARIS EXPRESS

INVESTISSEMENT
POUR
LE XXI^E SIÈCLE



LE GRAND PARIS EXPRESS

INVESTISSEMENT

POUR

LE XXI^E SIÈCLE

SOMMAIRE

ÉDITORIAL

VOIR LOIN DÈS AUJOURD'HUI

PHILIPPE YVIN, PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

4

BÂTIR

PARIS, VILLE-MONDE AUX FORMIDABLES ATOUTS

8

LE GRAND PARIS, UNE DES TROIS VILLES-MONDE

10

FINANCEMENT ET BÉNÉFICES SOCIO-ÉCONOMIQUES DU FUTUR MÉTRO

12

GRAND PARIS EXPRESS, LE POINT D'APPUI DE LA MÉTROPOLE

13

LA CARTE DU RÉSEAU

14

UN MAÎTRE MOT : L'ÉCOCONCEPTION DU GRAND PARIS EXPRESS

16

INNOVER

INNOVATION(S) À TOUS LES ÉTAGES

20

LE MÉTRO LE PLUS DIGITAL DU MONDE

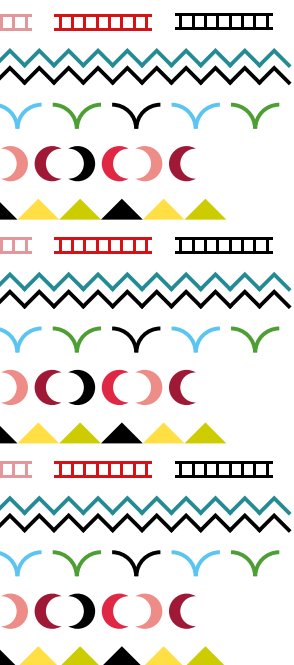
23

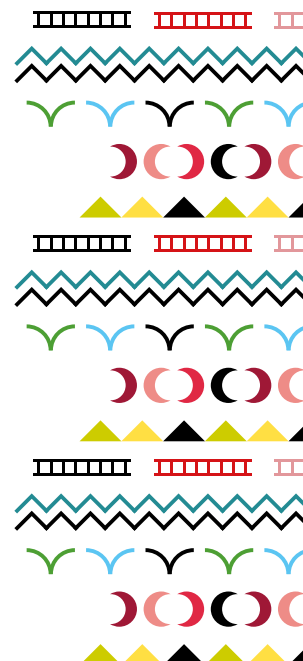
EN IMAGES, UN RÉSEAU ACCÉLÉRATEUR DE DONNÉES ET D'ÉCHANGES

24

LE SUPERMÉTRO DE LA CULTURE

26





DÉVELOPPER

LA 1 ^{RE} PLACE MONDIALE POUR LE TOURISME, LES CONGRÈS ET LES SALONS	30
ROISSY, ORLY, LE BOURGET : AIRPORT CONNECTION	32
LA DÉFENSE, PREMIER QUARTIER D'AFFAIRES EN EUROPE	34
PARIS-SACLAY, LE PLATEAU DU SAVOIR	37
LA CARTE QUI RÉVÈLE LE PLATEAU DE SACLAY	38
LA CITÉ DESCARTES, AU COEUR DU CLUSTER DE LA VILLE DURABLE	40
CARTE : AUTOUR DU GRAND PARIS EXPRESS	42

VALORISER

LA MOBILITÉ POUR RÉDUIRE LES INÉGALITÉS URBAINES	46
CARTE : LA DIMENSION SPACIALE DES BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES DU GRAND PARIS EXPRESS	48
LOGEMENT : QUAND LE MÉTRO LIBÈRE DU FONCIER	50
QUARTIERS DE GARE, LES MUTATIONS URBAINES ENFIN POSSIBLES	53
TABLEAU : GAIN DE TEMPS DE PARCOURS DU GRAND PARIS EXPRESS	55
CARTE : LA PRODUCTION DE LOGEMENTS S'ACCÉLÉRERA DANS LES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS	56

INVESTIR

UN BOOSTER D'INNOVATION, DE CROISSANCE ET DE PRODUCTIVITÉ	60
LES ENTREPRISES ANTICIPENT LE GRAND PARIS	64
L'EMPLOI, L'EMPLOI, L'EMPLOI...	66
LIGNE 15 SUD, LES TRAVAUX ONT DÉMARRÉ	68
EN ROUTE VERS LES JEUX OLYMPIQUES ET L'EXPOSITION UNIVERSELLE GRAND PARIS 2024-2025	70

De la diversité des natures géologiques des sous-sols franciliens aux milliers d'acquisitions foncières à réaliser, des contraintes techniques inédites aux exigences écologiques et administratives, tout dans la réalisation du Grand Paris Express donne à prendre la mesure de l'immensité. 200 km de lignes, 68 nouvelles gares à bâtir, près de 140 km² de zone urbaine impactée directement, plus de 22 milliards d'euros d'investissement, 10.000 à 15.000 emplois directs par an pendant les travaux... Le Grand Paris Express est l'investissement pour le XXI^e siècle. Il devrait engendrer, à terme pour la région Capitale, un produit intérieur brut supplémentaire de 100 à 200 milliards d'euros pour un PIB actuel d'environ 600 milliards d'euros. Une part significative de cette richesse bénéficiera aux autres régions françaises du fait des mécanismes de redistribution. Cette croissance additionnelle engendrera des recettes fiscales estimées entre 40 et 80 milliards d'euros. Les chiffres, les contraintes, la technique donnent la dimension du projet et nous renvoient à un impératif catégorique : rester humbles et souples.

Au début de notre siècle, l'information circule en 140 signes, la durée de vie d'un tweet est de quatre heures, les entreprises réduisent la durée de leur business plan à quelques mois et chacun lutte avec acharnement contre la dictature de l'immédiateté. Malgré la réalisation la plus rapide de ses lignes, la Société du Grand Paris s'attache, jour après jour, à circonscrire l'emprise du temps pour ne pas simplifier la pensée. Nous avons le devoir de ne pas aliéner la sensibilité temporelle par l'accélération continue du temps et la fragmentation des perspectives. Lorsqu'on bâtit un projet aussi vaste qui comporte autant de variables, rien n'est immuable. Dans ce contexte, la Société du Grand Paris a choisi de faire de chaque moment de la vie du projet une opportunité pour mettre en perspective les connaissances que ses collaborateurs rassemblent.

LE GRAND PARIS, PROJET DE LA MARQUE FRANCE

Les entreprises doivent faire preuve d'une grande agilité pour comprendre vite et s'adapter à leur environnement. La Société du Grand Paris ne déroge pas à cette règle et développe, en plus de la question évidente des transports, d'autres dimensions liées au Grand Paris Express. Nous prenons ainsi à bras le corps le développement urbain – la construction de logements et de bureaux –, l'innovation, le numérique et la culture. Nos travaux mobilisent des créateurs et des acteurs culturels, des innovateurs, des ingénieurs, des architectes, des juristes, des ouvriers, des techniciens, des associations... En somme, le Grand Paris Express catalyse les talents et mobilise de larges pans de l'économie francilienne. À terme, ce vaste réseau de métro automatique sera une grande vitrine des innovations, des savoir-faire et des excellences françaises. Nous croyons en la promesse d'un Grand Paris Express au service d'une région Capitale plus forte dans notre pays, pour une France plus compétitive en Europe et plus puissante dans le monde.

LA CONVERSATION NOUÉE AVEC LES FRANCILIENS EST PLUS QUE NOTRE MARQUE DE FABRIQUE, C'EST NOTRE EXIGENCE

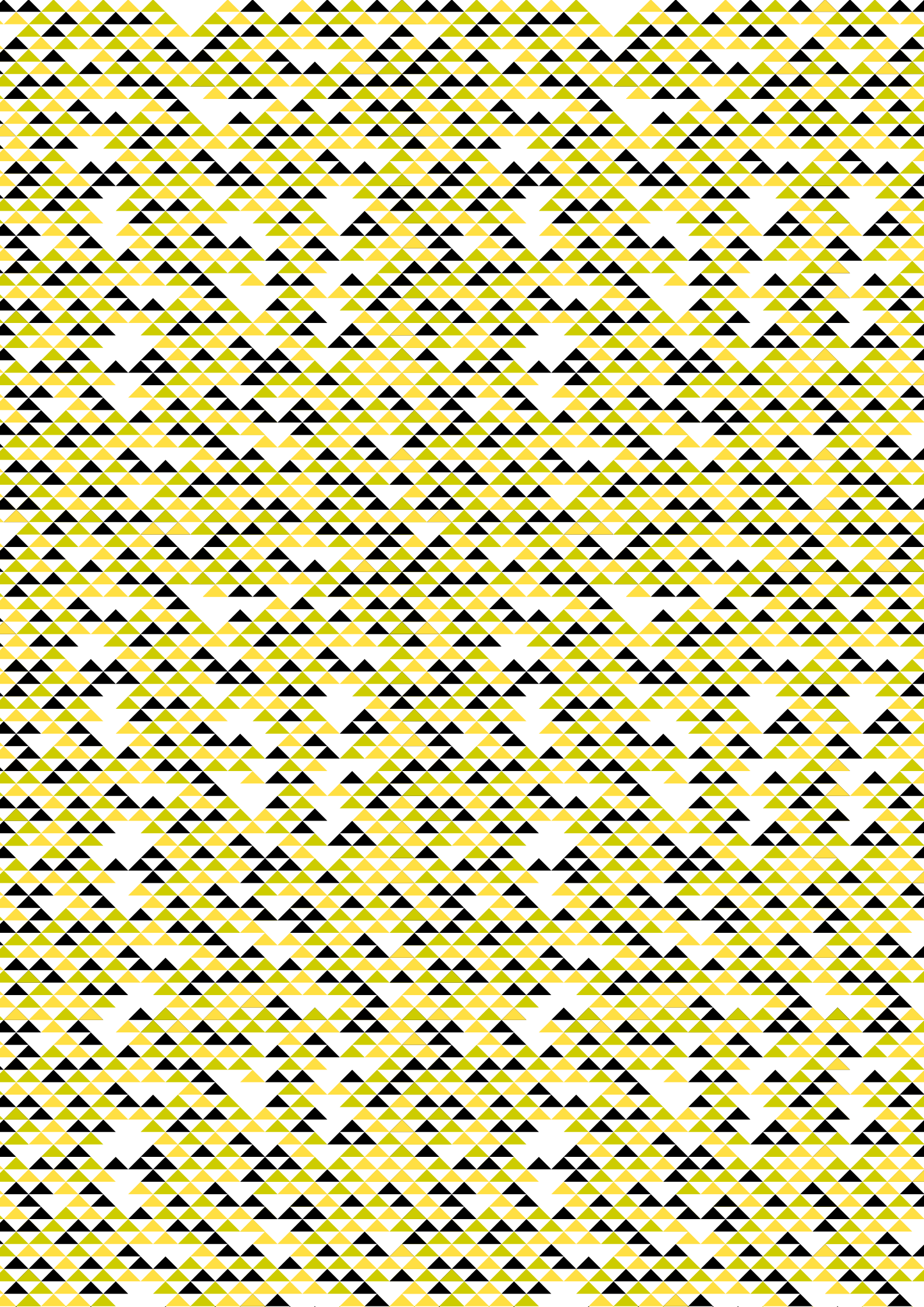
LE GRAND PARIS EXPRESS DEVRAIT ENGENDRER UN PRODUIT INTÉRIEUR BRUT DE 100 À 200 MILLIARDS D'EUROS

CRÉER DES LIENS, C'EST DONNER DU SENS

L'adaptation de la pensée, c'est la clé pour qui veut s'approprier le Grand Paris Express. Les turbulences de nos vies contemporaines s'accumulent plus rapidement que la vitesse à laquelle les humains et les organisations appréhendent leur propre quotidien. Ainsi, le vrai défi de la Société du Grand Paris, c'est de projeter chacun vers un avenir meilleur alors même que de nombreux citoyens sont accaparés par une réalité immédiate et souvent difficile. Nous l'assumons, le temps long de la Société du Grand Paris, c'est une suite d'étapes à court terme réussies.

Le Grand Paris Express implique force d'imagination, vitesse d'exécution et sincérité de la parole. Nous le devons à tous ceux que nos travaux gêneront demain, à tous ceux, aussi, qui attendent avec impatience de bénéficier de ce nouveau réseau de transport. En créant un dialogue au long cours avec tous les acteurs, la Société du Grand Paris met en œuvre un nouveau modèle de maîtrise d'ouvrage : la co-construction. Cette réalisation collaborative du Grand Paris Express s'appuie sur un dispositif de concertation inédit qui a démarré lors du plus grand débat public jamais réalisé en Europe, en 2010-2011. Depuis, le rythme n'a pas ralenti. La Société du Grand Paris articule son métier en visant la satisfaction de tous – riverains, futurs usagers, élus, entrepreneurs... – nourrissant chaque jour sa relation avec ceux qui sont de précieux alliés du Grand Paris Express. Instaurer ces liens, c'est donner du sens. Et la conversation nouée avec les Franciliens est plus que notre marque de fabrique, c'est notre exigence.

Nous vous souhaitons à toutes et tous la bienvenue à bord du Grand Paris Express.



BÂTIR

LA TROISIÈME PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE DE LA PLANÈTE AVEC ROISSY-ORLY-LE BOURGET

L'urbanisation est une des grandes tendances de l'histoire des civilisations. Plus près de nous, elle a connu une puissante accélération avec la révolution démographique, la mondialisation et le progrès technique, faisant d'elle une dimension majeure du développement : le taux d'urbanisation d'un pays est corrélé à son niveau de PIB par habitant et les pays les plus développés d'Europe et d'Amérique du Nord sont ceux qui ont les taux d'urbanisation les plus élevés. L'urbanisation a cependant deux faces : celle de l'accumulation des richesses, mais aussi celle de l'agglomération géographique des difficultés pour les responsables publics. La concentration urbaine comporte ainsi bien des avantages économiques et sociaux, pour le niveau et la qualité de vie de ses habitants et c'est dans les grandes métropoles comme Paris que l'on trouve une offre artistique diversifiée et de qualité, les meilleures occasions de contacts, les sièges sociaux d'entreprises, les avocats et les médecins les plus réputés. Mais c'est aussi un lieu privilégié de congestions de circulation, d'atteintes à l'environnement, de délinquance, de difficultés voire d'explosions sociales.

UNE GRANDE ROBUSTESSE

Dans ce contexte, l'Île-de-France, à l'évidence une des toutes premières métropoles du monde avec Londres, New York ou encore Tokyo, bénéficie d'avantages considérables. Elle est le lieu d'une exceptionnelle concentration de talents et de ressources, une des toutes premières places mondiales en recherche, à l'équivalent de la fameuse Silicon Valley en Californie. Elle accueille des pôles mondiaux comme La Défense pour les sièges sociaux, la plate-forme aéroportuaire avec Roissy-Orly-Le Bourget et prépare un des tout premiers pôles technologiques et scientifiques au monde avec Paris-Saclay. La région Capitale a donc tous les atouts pour tenir sa place dans le petit peloton de tête des mégarégions et pour assurer à ses habitants aussi bien emplois que prospérité.

Elle peut pour cela s'appuyer sur ses forces : un capital humain exceptionnel dans une métropole où la cohésion sociale reste une des plus fortes parmi l'ensemble des métropoles. Un potentiel exceptionnel associé à une grande diversité de ses activités et de ses technologies, jointe à une capacité de renouvellement de son tissu économique lui garantissent une grande robustesse face aux incertitudes du futur. Elle a l'ambition d'être la capitale mondiale de la connaissance, de la création, de la qualité de vie, une métropole accueillante et solidaire.

ÊTRE LA CAPITALE MONDIALE DE LA CONNAISSANCE, DE LA CRÉATION, DE LA QUALITÉ DE VIE, UNE MÉTROPOLE ACCUEILLANTE ET SOLIDAIRE

STRATEGIE D'ATTRACTIVITÉ

Pour ce faire, la région de Paris a élaboré une stratégie d'attractivité et de croissance. La loi du 3 juin 2010 décrit ainsi le Grand Paris comme « un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région Capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. » Les décisions du gouvernement de mars 2013, juillet et octobre 2014 ont défini un calendrier et prévu les moyens financiers nécessaires à cette stratégie.

Cette stratégie repose sur une entrée de plain-pied dans le monde nouveau de l'économie entrepreneuriale de la connaissance, mode de production mondial qui a succédé au régime fordiste, qui était celui de la domination des grandes organisations industrielles. Dans ce monde nouveau, la tâche des pouvoirs publics est de permettre aux grandes entreprises de renforcer leur compétitivité et leur interaction avec l'écosystème de la région, en « chauffant le mouvement brownien » de l'innovation et de l'entrepreneuriat qui sont des phénomènes culturels, transversaux et territorialisés, et enfin de faciliter les multiples démarches des entrepreneurs pour leur permettre de se mobiliser entièrement sur leurs projets.

Dans ce cadre, la stratégie régionale de développement économique et d'innovation, adoptée par le conseil régional d'Île-de-France, fixe trois priorités opérationnelles :

- ≈ Permettre à 500 PME/PMI de dépasser le seuil des 50 salariés et aider à doubler le nombre d'entreprises industrielles de taille intermédiaire.
- ≈ Renforcer l'efficacité des transferts de technologies et faciliter le parcours des entrepreneurs innovants ; favoriser les interactions entre les grands pôles d'innovation et l'ensemble des territoires de la région.
- ≈ Développer solidairement les territoires pour soutenir les plus vulnérables, en favorisant l'économie résidentielle et en développant l'artisanat.

Pour sa part, le futur métro Grand Paris Express s'inscrit totalement en soutien de cette stratégie d'une meilleure attractivité de l'Île-de-France.

LE GRAND PARIS, UNE DES TROIS VILLES-MONDE (Données 2010)

	PARIS	LONDRES	NEW YORK
PIB en milliards d'euros	588	505	960
PIB par tête en euros	49.800	38.200	43.600
Population en millions	11,8	13,2	22,0
Indice de GINI indice des inégalités	0,35	0,45	0,5
Emploi en millions	6,0	6,2	8,7
Effectif de recherche (évaluation)	146.000	50.000	130.000

Sources : Brookings Institution, Eurostat, BLS / AT Kearney.

Tokyo n'est pas incluse dans la liste des villes-monde dans l'analyse de AT Kearney en raison de son faible degré d'ouverture internationale, par comparaison avec les villes présentées ici ; il en est de même de la métropole de Shanghai dont le PIB corrigé est seulement de la moitié de celui des autres. Les données de population, d'emploi et de PIB présentées ici sont celles des définitions métropolitaines d'Eurostat et du Bureau of Labor Statistics. Cette comparaison porte sur l'année la plus récente pour laquelle on dispose de statistiques communes. Les statistiques des effectifs de la recherche sont ceux des régions NUTS 2 d'Eurostat, qui correspondent aux régions administratives de Londres et de Paris ; il faut souligner que si on inclut Oxford et Cambridge dans la région de

Londres, comme le font souvent les documents d'information londoniens, les effectifs de recherche de Londres sont de 160.000, un peu supérieurs à ceux de New York et de Paris (auquel en toute rigueur il conviendrait alors d'adjoindre l'ensemble du Bassin Parisien). De même les comparaisons de PIB sont sensibles aux variations des taux de change. Ainsi, les PIB corrigés des Parités de Pouvoir d'Achat de Londres et de Paris sont respectivement de 500 et de 522 milliards d'euros.

¹ d'après AT Kearney, Global Cities Index 2014

² L'indice de Gini permet de mesurer le degré d'inégalités de revenus dans les grandes métropoles ; plus il est grand, plus le degré des inégalités est élevé



FINANCEMENT DU GRAND PARIS EXPRESS

CONCOURS PUBLIC

RECETTES FISCALES AFFECTÉES + de 500 M€ / an

- 60 M€ / an IFER : Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux
- 117 M€ / an TSE : Taxe spéciale d'équipement
- + de 30 M€ / an TLB : Taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, surfaces de stationnement
- + Évolution dynamique de l'assiette et du tarif (indexé sur le coût de la construction)

REMBOURSEMENT
EMPRUNTS

ORGANISMES
PRÊTEURS

REMBOURSEMENT
EMPRUNTS

CONTRIBUTION AU PLAN
DE MOBILISATION DES
TRANSPORTS EN ÎLE DE
FRANCE
2,450 milliards d'euros

GRAND PARIS
EXPRESS

CONCEPTION ET RÉALISATION
22,6 milliards d'euros

MISE
EN SERVICE

GRAND PARIS
EXPRESS

Péages
Recettes publicitaires
Recettes commerciales
+/- 200 M€ / an

LES BÉNÉFICES SOCIO-ÉCONOMIQUES

au moins **60** milliards d'euros
pour un coût de 22,5 milliards.

VALEUR SOCIALE ACTUALISÉE CRÉÉE PAR
L'INFRASTRUCTURE GRAND PARIS EXPRESS

PIB SUPPLÉMENTAIRE POUR
UN PIB ACTUEL DE 600 MILLIARDS

induit entre
100 et **200**
milliards d'euros au total

entre

40 et **80**
milliards d'euros

(en prenant en compte
un taux marginal
d'imposition de 45 %)

115.000

emplois induits au minimum.

7 à **8%**

TAUX DE RENTABILITÉ

RECETTES FISCALES
COMPLÉMENTAIRES
(impôts et taxes)

GRAND PARIS EXPRESS, LE POINT D'APPUI DE LA MÉTROPOLE



Le Grand Paris dispose d'atouts considérables qui lui permettent de rivaliser aujourd'hui avec New York, Londres ou Tokyo. La métropolisation des économies est un phénomène mondial qui contraint ces villes-monde à rester toujours plus compétitives en confrontant leur développement urbain, social et économique. Dans ce contexte, le Grand Paris Express apparaît comme l'ossature autour de laquelle l'avenir de la Capitale française s'écrit.



Le Grand Paris Express est une formidable infrastructure de transports conçue pour soutenir le développement de la première région économique d'Europe. Fort de 200 km de lignes nouvelles de métro automatique et de 68 gares, ce réseau va faciliter la vie quotidienne de 12 millions d'habitants, desservir les banlieues de Paris et soutenir la compétitivité économique des territoires. Cette nouvelle offre de transport contribuera à l'amélioration de la cohésion sociale, en multipliant les opportunités d'échanges, de commerce, d'activités et de rencontres.

PLUS DE 115.000 EMPLOIS CRÉÉS

Le gouvernement a accéléré la feuille de route du Grand Paris Express et a confirmé ses financements. La compétitivité et l'emploi sont au cœur de ces décisions. À terme, l'arrivée de l'infrastructure sur les territoires générera plus de 115.000 emplois en plus de ceux suscités par la croissance naturelle de la région. Cela, en considérant toutes les optimisations rendues possibles par la mise en service du premier métro en rocade de France : des salariés mieux transportés grâce à des liaisons de banlieue à banlieue, des territoires mieux desservis au profit d'un rééquilibrage sensible des activités, de nombreuses opportunités d'investissement autour des 68 gares pour intensifier le développement urbain et la construction de logements.

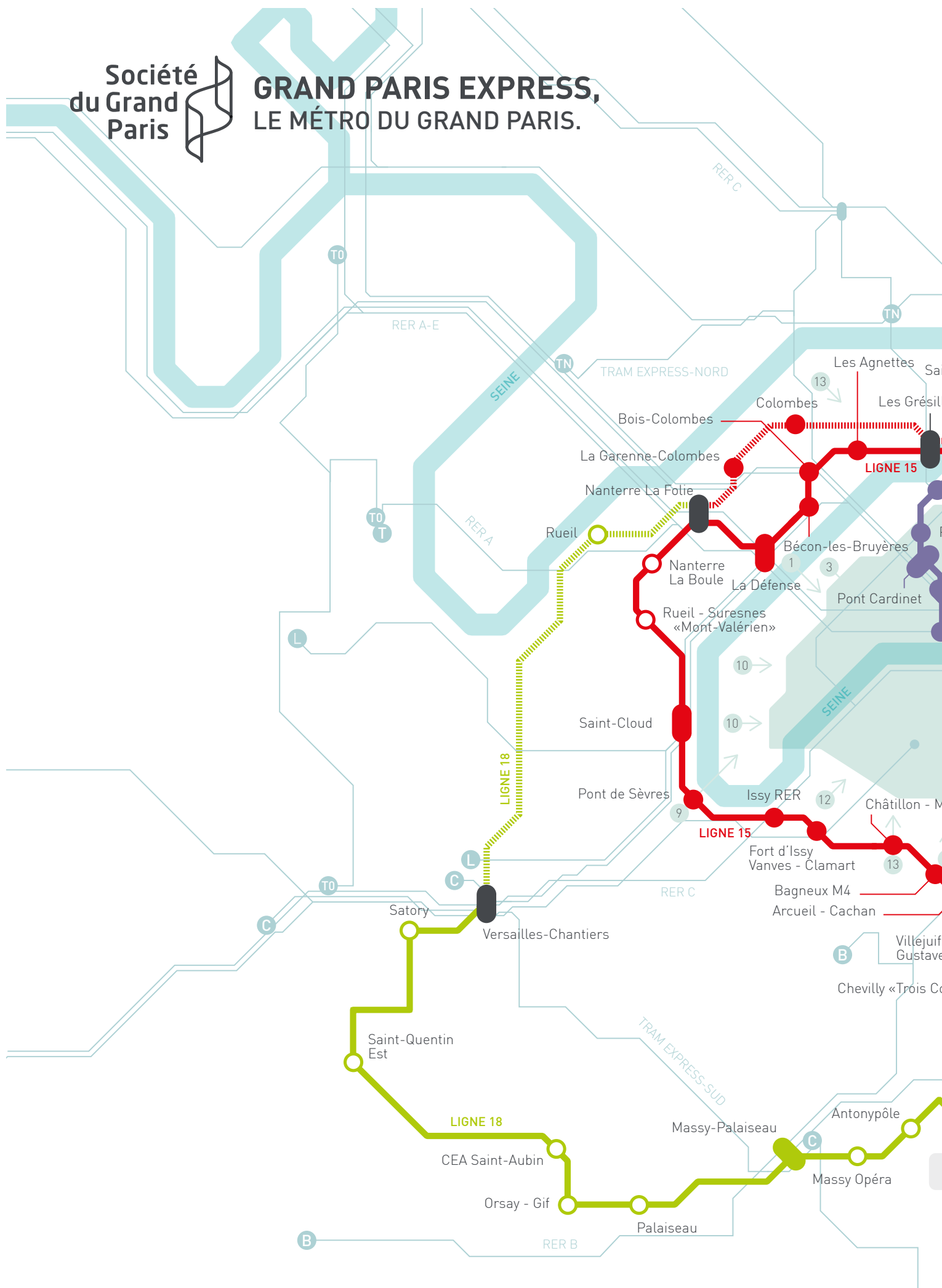
Le Grand Paris Express est aussi un défi technologique pour construire la mobilité du XXI^e siècle. Il offrira de nombreux services dit d'hyperproximité : aide à la mobilité, aide à la vie quotidienne, accessibilité, informations sur l'environnement urbain. Pourra-t-on vraiment y parvenir ? La Société du Grand Paris l'affirme : « Nous le pouvons, et nous allons le faire ! Notre ambition est de démultiplier les possibilités offertes aux innovateurs et aux créateurs qui voudront créer des contenus ou des services. »

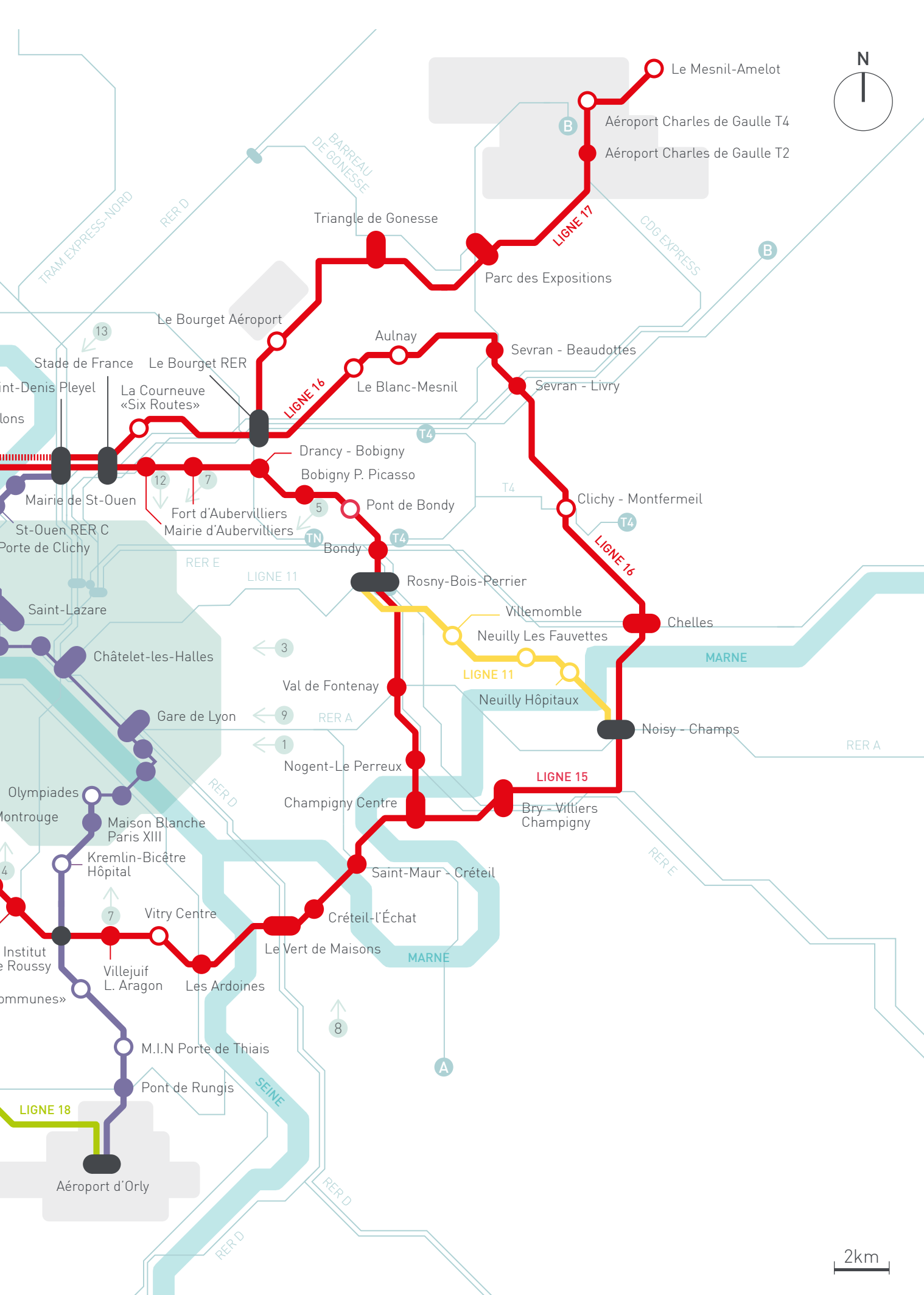
25 MILLIARDS D'EUROS D'INVESTISSEMENT

Alors, la Société du Grand Paris a-t-elle les moyens de ses ambitions ? Le coût du Grand Paris Express est de 22,6 milliards d'euros (aux conditions économiques de 2012), auxquels il faut ajouter 1,652 milliards pour la contribution de la SGP au plan de mobilisation de la Région (Eole, ligne 11, schéma directeur des RER...). Ajoutons également les 55 % que la SGP finance pour le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen soit 798 millions, ainsi que sa participation de 450 millions pour la réalisation des interconnexions. Le tout représente plus de 25 milliards d'euros.

Côté recettes et jusqu'à l'extinction des emprunts [40 ans environ après les mises en service], la SGP disposera d'environ 500 millions d'euros par an (en valeur 2010). Il s'agit de recettes fiscales affectées par le Parlement. Ces 500 millions permettront à la SGP d'emprunter auprès de la Caisse des Dépôts ou de la BEI notamment. Pour rembourser ses emprunts, la Société du Grand Paris disposera de la fiscalité mais aussi des redevances d'exploitation et des recettes commerciales et publicitaires du réseau.

« Donnez-moi un point d'appui et je soulèverai le monde » disait Archimède, pionnier de la science moderne. Au XXI^e siècle, le Grand Paris Express s'impose donc comme un investissement d'avenir, un levier du futur développement de la métropole. « Le défi, c'est de conforter le Grand Paris comme une métropole de classe mondiale incontournable pour sa qualité de vie et son attractivité en matière d'échanges internationaux qu'ils soient économiques, innovants ou culturels. »





métro ou RER

Autres gares

Au-delà de 2030

Terminus du métro

9



UN MAÎTRE MOT : L'ÉCOCONCEPTION DU GRAND PARIS EXPRESS



Choix du tracé, profondeur des tunnels, gestion des déblais, préservation des espaces... Dès la conception du projet, la Société du Grand Paris a intégré un nombre considérable de données visant à limiter au maximum les nuisances du futur métro, tant pour la phase chantier que pendant l'exploitation ou lors des opérations de maintenance.



L'impact environnemental du Grand Paris Express sera largement positif à long terme mais, dans l'immédiat, il importe de construire 200 kilomètres de nouvelles lignes de métro tout en limitant au maximum les nuisances d'un tel chantier.

Dès 2010, l'évaluation stratégique environnementale du Grand Paris Express a été menée sur un territoire couvrant un fuseau de 3 kilomètres afin d'identifier les tracés les plus pertinents, alors qu'habituellement cette évaluation se fait au sein d'un fuseau de 500 mètres. Les conséquences de l'insertion d'un métro automatique ont ainsi été examinées dans tous les cas de figure : ouvrage souterrain, aérien au niveau du sol, surélevé en viaduc. Et tous les enjeux ont été considérés : bruit, risques naturels, enjeux agricoles, naturels, paysagers, nature du sol, du sous-sol, hydrologie... Cela a permis de motiver la proposition soumise au débat public en 2010-2011 d'une insertion en viaduc limitée aux seuls secteurs où elle est véritablement possible. Au final, l'impact sur les terres agricoles, les bois, les autres milieux naturels et les paysages est limité au regard de l'ampleur du projet.

L'identification des contraintes (relief, géologie, nappes d'eaux souterraines) a également permis d'anticiper les risques, pollutions et nuisances. Quant à la localisation des gares, elle a fait l'objet d'une démarche identique d'anticipation et de concertation, afin de minimiser les impacts environnementaux et urbains pressentis.

La détermination de la profondeur d'un tunnel répond aussi, au delà des considérations géologiques, à la même démarche d'éviter, dès la conception du projet, les nuisances potentielles tant dans la phase chantier qu'en période d'exploitation. L'occupation actuelle du sous-sol est ainsi totalement prise en compte : anciennes carrières souterraines, couches géologiques instables - du fait de la présence de gypse, par exemple -, réseaux souterrains et, bien sûr, fondations profondes d'immeubles de grande hauteur. Et une fois le métro en service, la profondeur même du tunnel, situé à une vingtaine voire une trentaine de mètres sous terre alors que le métro parisien historique affleure parfois à quelques mètres seulement de la surface, réduira naturellement la transmission au sol des vibrations d'un train. De la même manière, le choix d'un tracé le plus linéaire possible limitera les vibrations à la source. Ce souci de minimiser les impacts ne s'arrête pas là : il concerne aussi par exemple l'emplacement des puits de ventilation et d'accès aux secours, afin de réduire les emprises chantiers nécessaires et les acquisitions foncières préalables.

**LE MAINTIEN DE LA BIODIVERSITÉ,
LA LIMITATION DES ÉMISSIONS
DE GAZ À EFFET DE SERRE**

UNE DÉMARCHE SYSTÉMATIQUE

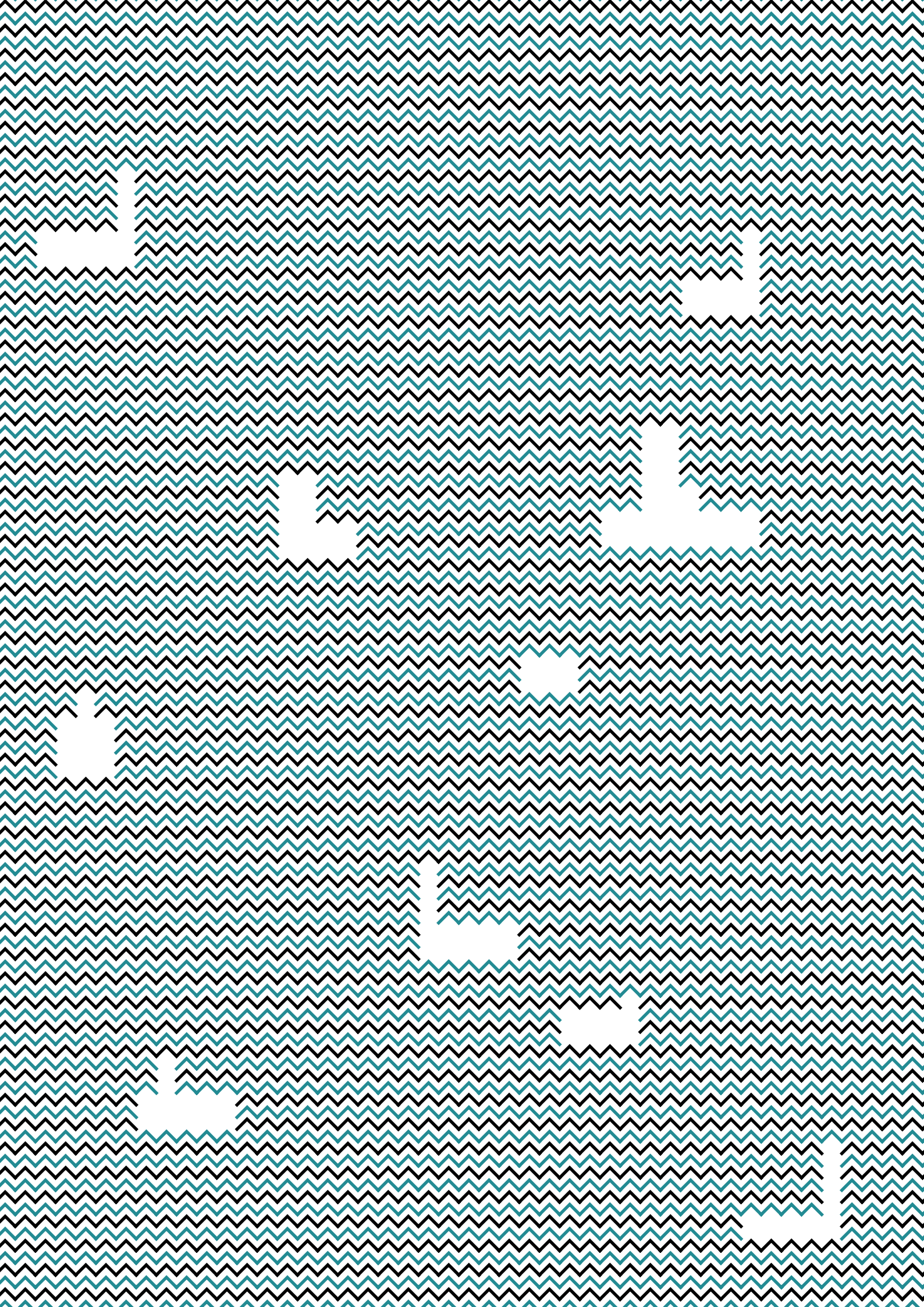
Les méthodes de réalisation des ouvrages participent pleinement à cette volonté d'anticiper les impacts. L'utilisation de tunneliers permettra par exemple de réaliser des parois étanches directement et de minimiser les impacts en surface. De même, l'enceinte souterraine des gares sera rendue étanche dès le début des travaux par la technique dite des parois moulées. Il n'y aura pas besoin de pomper les eaux souterraines.

Plus globalement, la Société du Grand Paris met en place une démarche systématique d'éco-conception du projet. Cette démarche comprend plusieurs volets : la maîtrise des nuisances, la gestion de l'énergie, celle des déchets, l'approvisionnement en matériaux et l'évacuation des déblais, la qualité de l'air, la minimisation des impacts sur les nappes et les eaux de surface, le maintien de la biodiversité. La limitation des émissions de gaz à effet de serre est à cet égard un objectif dès la phase de conception. Elle passera par une réduction des consommations d'énergie en phase travaux et exploitation, et par le choix de matériaux peu émissifs dès que ce sera possible. Pour ce faire, la Société du Grand Paris s'est dotée d'un calculateur carbone pour mesurer l'ensemble des impacts environnementaux. Dénommé CarbOptimum, cet outil d'aide à la décision prend tout en compte, depuis la phase d'étude jusqu'aux effets des aménagements, en passant par la construction ou la maintenance.

**TOUS LES ENJEUX ONT ÉTÉ
CONSIDÉRÉS : BRUIT, RISQUES
NATURELS, ENJEUX AGRICOLES,
NATURELS, PAYSAGERS...**

Déblais de chantier : la logistique fluviale

Quarante millions de tonnes de déblais. Telle est la quantité estimée de déblais que produira le chantier du Grand Paris Express en une dizaine d'années, soit une hausse annuelle de 10 % à 20 % de la production francilienne de déchets de chantier. Comment les évacuer ? Toutes les capacités de traitement, valorisation et élimination sont recensées. La qualité des terres fait l'objet de sondages de plus en plus précis au fur et à mesure que le projet s'affine, afin de trouver les solutions les plus pertinentes. Il en est de même pour le transport. Dans le cadre d'une convention de partenariat signée le 19 décembre 2013 avec Ports de Paris, quatre plates-formes seront ainsi construites à Sèvres, Gennevilliers, Aubervilliers et Vitry-sur-Seine afin d'évacuer les déblais par voie fluviale. Des projets sont aussi à l'étude pour utiliser la voie ferrée.



INNOVER



INNOVATION(S) À TOUS LES ÉTAGES !



Être ambitieuse, ne pas avoir peur d'expérimenter pour faire du Grand Paris Express le métro le plus porteur d'innovations au monde, c'est la volonté de la Société du Grand Paris ;
Le soutien des 170 contributeurs à son appel à manifestation d'intérêt sur la dimension numérique du réseau en est un exemple.
Depuis 4 ans, l'innovation est présente à toutes les phases du projet.



Dès le démarrage de l'élaboration du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris a fait le choix de l'exigence environnementale et a veillé, concrètement, à l'intégration de ces considérations dans le processus de conception. Une double urgence d'agir : au regard des difficultés que connaissent quotidiennement les usagers des transports et également parce que les changements climatiques s'imposent à tous et qu'il revient à chacun d'en limiter les effets. Les actions de la Société du Grand Paris s'inscrivent dans cette approche intégrée des enjeux, qu'ils soient économiques, sociaux mais aussi environnementaux.

Au plan environnemental, l'enjeu a donc d'abord été d'établir, dès les études, un bilan des émissions de gaz à effet de serre du Grand Paris Express pour identifier toutes les opportunités de réduction de ces flux et, d'autre part, pour évaluer l'impact global du projet sur les changements climatiques. Avec CarbOptimum®, le calculateur carbone qu'elle a développé, la Société du Grand Paris a enclenché un puissant processus porté par l'innovation. Ses travaux se sont poursuivis avec le consortium de recherche Efficacy, qui regroupe 28 partenaires publics et privés, et dont l'objectif est d'optimiser l'efficacité énergétique de la ville. Ce partenariat vise à accélérer la recherche et le déploiement des technologies nouvelles dans la conception et la réalisation du Grand Paris Express et de ses gares.

DES INNOVATIONS ENERGETIQUES

Depuis plusieurs mois, les chercheurs d'Efficacy travaillent sur la récupération de l'énergie géothermique de moyenne profondeur, à la fois pour répondre aux besoins énergétiques des gares du Grand Paris mais aussi pour bénéficier aux constructions environnantes ou aux projets urbains qui accompagneront l'arrivée du métro. La récupération de l'énergie dissipée, notamment sous forme de chaleur, lors du fonctionnement des gares, appelée énergie « fatale », est aussi au cœur du partenariat avec Efficacy. Cette recherche a pour but d'explorer les potentialités environnementales et économiques offertes par cette récupération d'énergie ainsi que les modalités possibles de leur valorisation.

La Société du Grand Paris et Efficacy approfondissent aussi les modalités techniques, économiques et juridiques du couplage des différents types d'énergie renouvelables qui pourront être produites par le réseau et leur utilisation pour contribuer à la réduction des consommations énergétiques des territoires.

Par ailleurs, les nouveaux trains qui circuleront sur le Grand Paris seront moins consommateurs d'énergie : d'une part grâce à une réduction des consommations des équipements du train et d'autre part par une plus grande récupération de l'énergie électrique générée lors du freinage et un meilleur pilotage des trains qui permettent une réduction globale de la consommation électrique de la ligne. Les nouveaux trains de la ligne 14, dont le marché a été signé en février 2015, en sont un premier exemple qui sera poursuivi avec les futurs trains de la ligne 15.

EXPLOITATION ET SÉCURITÉ

Dès la phase de conception du futur métro, les équipes de la SGP anticipent des points cruciaux en matière d'automatisation des véhicules de maintenance des infrastructures pour améliorer l'efficacité de ces travaux qui se déroulent souvent de nuit pendant une courte période. Autre automatisation prévue, celle des véhicules d'auscultation des installations en tunnel pour faciliter les inspections de jour des infrastructures. Ces véhicules pourront également intervenir pour effectuer les réparations urgentes de premier niveau pendant la journée et permettre une reprise au plus vite de l'exploitation de la ligne.

La sécurité n'échappe pas non plus à la volonté d'innover de la Société du Grand Paris. Ainsi, grâce à la mise en place d'un outil d'évaluation des risques qu'elle a développé, Sécuriscope®, tous les ouvrages du réseau (gares, sites de maintenance et ouvrages annexes) et les matériels roulants font l'objet d'une démarche systématique de sécurité publique dès leur conception. À noter que des locaux seront dédiés aux missions de la police des transports dans chaque gare et que la SGP prévoit la création d'un Poste central de sécurité incendie (PCSI) unique, par ligne, pour les contrôles et les commandes de la sécurité incendie des gares et des tunnels du Grand Paris Express.

OPEN INNOVATION, le Grand Paris Express sera une plate-forme de services numériques

L'innovation ouverte (open innovation) postule qu'il est plus efficace, pour innover, de privilégier le mode collaboratif avec des innovateurs externes plutôt que de baser son travail sur la seule politique de recherche d'une entreprise. Dans le cas du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris a la conviction que le croisement des données d'itinéraire et de transport, des données d'infrastructure physique du métro et des données d'usage numérique des voyageurs va constituer une matière première précieuse et renouvelable pour les designers de services numériques.

Le Grand Paris Express, producteur de données partagées, deviendra une plate-forme de services numériques de mobilité connectée à l'échelle de la métropole du Grand Paris. Il pourra même constituer une brique au service des projets de ville intelligente développés par les territoires,

voire devenir un dénominateur commun de la métropole intelligente.

Pour amorcer ce processus de design de services, la Société du Grand Paris imaginera, dès 2015, un programme de soutien à l'innovation ouverte en associant les start-up, les experts des territoires du Grand Paris ainsi que les 170 contributeurs qui ont répondu à l'appel à manifestation d'intérêt qu'elle a organisé. L'objectif est de faire du Grand Paris Express un projet collaboratif au service des inventeurs du futur. La logique d'expérimentation et de maquettage va être privilégiée et un lieu dédié au programme d'innovation ouverte de la SGP et à l'accueil des start-up, le laboratoire d'innovation digitale du Grand Paris Express, sera ouvert dès 2015 à Saint-Ouen.



LE MÉTRO LE PLUS DIGITAL DU MONDE



Parcours d'un véritable pipe-line de fibres optiques, équipé de datacenters et des dernières générations de réseaux wifi et mobiles, le Grand Paris Express a l'ambition d'être le métro « le plus digital au monde ». Grâce à cette autoroute numérique, les citoyens, entreprises et collectivités auront accès à une profusion de nouveaux services personnalisés et collaboratifs fondés sur l'open data.



Ligne 15, station Vitry Centre du Grand Paris Express, par un soir de semaine en 2024. Marie-Ange s'apprête à rentrer chez elle. Sa journée a été intense. Hébergée par un incubateur situé à côté de la gare, cette jeune créatrice de bijoux fantaisie a passé la matinée à réaliser de nouveaux designs sur l'imprimante 3D en libre-service. Puis, s'étant installée dès 13 heures dans le Tech Space de la gare réservé aux jeunes pousses du quartier, elle a pu tester tout l'après-midi ses créations auprès des voyageurs. Au moment de rentrer chez elle, Marie-Ange se rend compte qu'elle n'a pas vu passer le temps ! Son réfrigérateur est vide, et son épicerie sera fermée quand elle arrivera à Noisy-Champs.

Qu'à cela ne tienne : avant de monter dans le Grand Paris Express, depuis son smartphone, elle commande un repas à un traiteur dont la spécialité est de servir la clientèle de la ligne 15. Comme elle a accepté d'être géolocalisée, un livreur l'attendra à la sortie de la gare au moment précis où elle arrivera. Durant son trajet, Marie-Ange aura mis à jour sa page Facebook avec ses nouveaux designs, consulté l'actualité vidéo du salon des accessoires de mode de Pékin, récupéré des invitations aux avant-premières du cinéma de Noisy-Champs. Marie-Ange aura ainsi transformé son temps de transport en temps de voyage et en un temps utile.

Utopie ? Non. La qualité des infrastructures de transport et l'environnement numérique sont aujourd'hui parmi les facteurs clefs de l'attractivité des grandes métropoles mondiales. Or, en se fixant l'objectif d'inventer « le métro le plus digital au monde », la Société du Grand Paris anticipe de nouvelles synergies entre digital et transport. Par quels moyens ? En faisant courir, le long des 200 kilomètres de voies à venir, des réseaux de fibres optiques de très grande capacité et en

équipant les gares et les tunnels des dernières générations de réseaux d'accès à l'Internet mobile. Dans quel but ? Pouvant, à partir d'une gare, rayonner vers les logements et les entreprises du quartier limitrophe, les réseaux très haut débit fixe et mobile seront le support de multiples services. Services aux citoyens-voyageurs, comme on l'a vu dans l'illustration de la commande du plat cuisiné. Services aux sociétés implantées à proximité du métro - les 153 communes traversées par le réseau Grand Paris Express abritent 160.000 entreprises. Services aux territoires (ou délivrés par ces mêmes territoires) : grâce à des mini datacenters mis à disposition dans les gares ou à proximité, ils pourront par exemple héberger facilement leurs flots croissants de données numériques transmis par capteurs en vue de faciliter la gestion de la cité (gestion du stationnement, optimisation du ramassage des ordures ménagères...). Services, en un mot, de mise en réseau de l'ensemble des parties prenantes afin d'offrir aux citoyens et entreprises tous les ingrédients de ce que l'on appelle une « smart city », une ville intelligente et connectée au service de ses habitants.

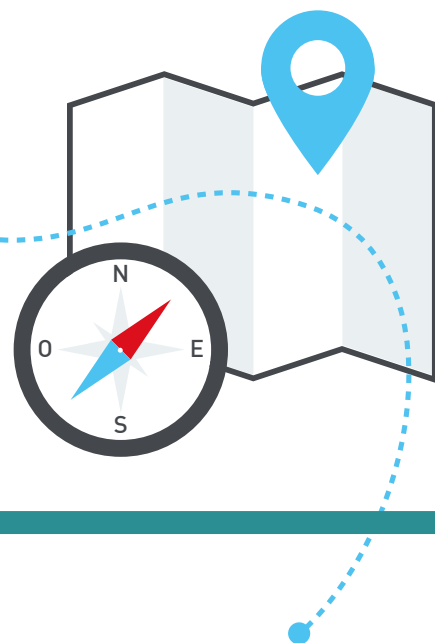
LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS ANTICIPE DE NOUVELLES SYNERGIES ENTRE DIGITAL ET TRANSPORT

FIBRE OPTIQUE

Déployée dans les tunnels du métro, la fibre optique de la Société du Grand Paris constituera une véritable autoroute de données à l'échelle régionale. La redondance des connexions sera assurée par la structure en rocade du tracé et par des câbles de secours. Les puits de sécurité offriront des possibilités d'interconnexion tous les 800 mètres avec les infrastructures très haut débit des opérateurs, qui assurent le maillage fin, en fibre optique, des territoires le long du tracé.

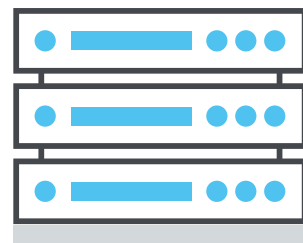
TRÈS-HAUT DÉBIT SANS FIL

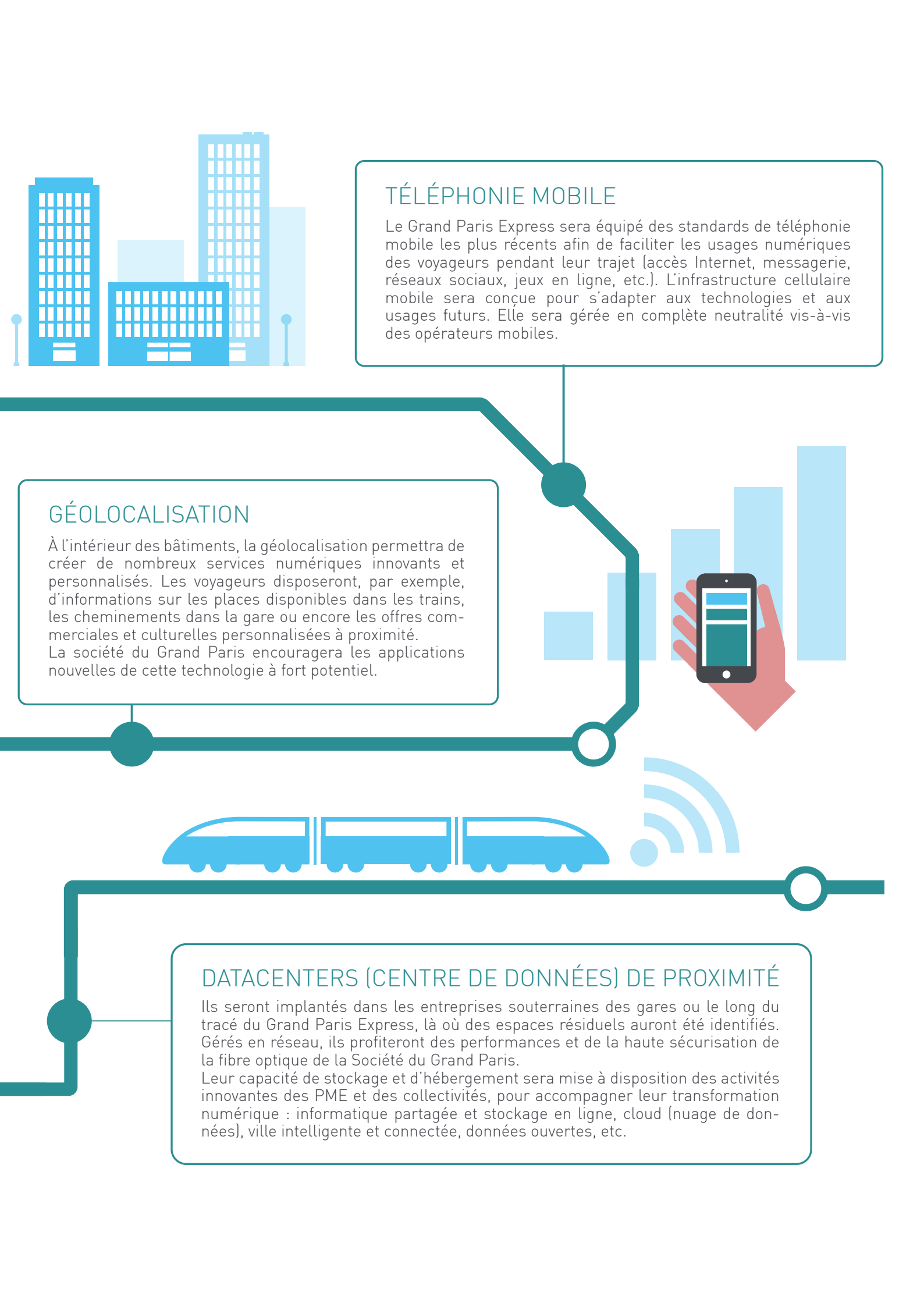
Du fait de l'augmentation des usages mobiles des voyageurs, notamment l'accès à des contenus vidéo, les flux de données seront décuplés tous les cinq ans. Les technologies sans fil de type wifi permettront d'assurer aux voyageurs du Grand Paris Express une qualité de service constante en délestant le réseau cellulaire mobile, et de leur offrir l'accès à des contenus exclusifs adaptés.



TIERS-LIEUX

La Société du Grand Paris mettra en place des expérimentations pour implanter dans les gares ou à proximité de celles-ci des «tiers-lieux» (lieux de travail collaboratif ou à distance, de visioconférence, de fabrication 3D). L'objectif : offrir aux voyageurs du Grand Paris Express de nouvelles opportunités d'apprendre, de se cultiver, de jouer, d'innover, de communiquer ou de travailler à distance.





TÉLÉPHONIE MOBILE

Le Grand Paris Express sera équipé des standards de téléphonie mobile les plus récents afin de faciliter les usages numériques des voyageurs pendant leur trajet (accès Internet, messagerie, réseaux sociaux, jeux en ligne, etc.). L'infrastructure cellulaire mobile sera conçue pour s'adapter aux technologies et aux usages futurs. Elle sera gérée en complète neutralité vis-à-vis des opérateurs mobiles.

GÉOLOCALISATION

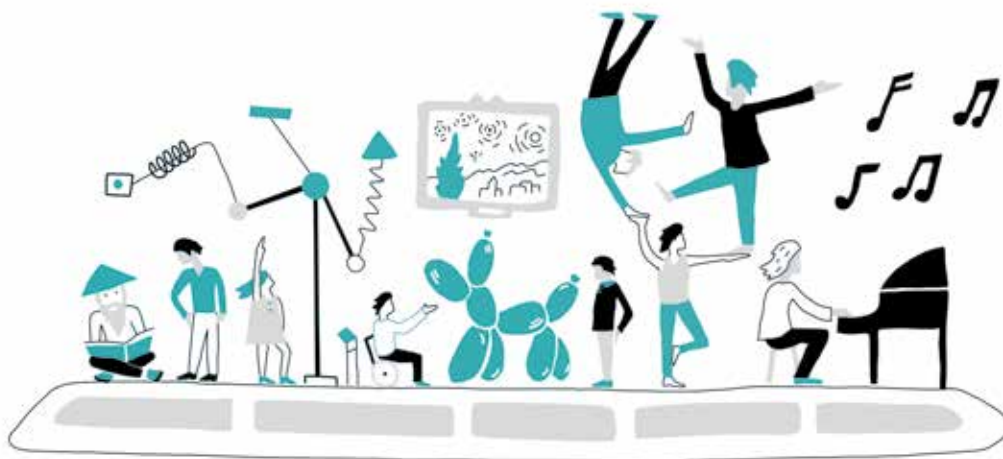
À l'intérieur des bâtiments, la géolocalisation permettra de créer de nombreux services numériques innovants et personnalisés. Les voyageurs disposeront, par exemple, d'informations sur les places disponibles dans les trains, les cheminements dans la gare ou encore les offres commerciales et culturelles personnalisées à proximité. La société du Grand Paris encouragera les applications nouvelles de cette technologie à fort potentiel.



DATA CENTERS (CENTRE DE DONNÉES) DE PROXIMITÉ

Ils seront implantés dans les entreprises souterraines des gares ou le long du tracé du Grand Paris Express, là où des espaces résiduels auront été identifiés. Gérés en réseau, ils profiteront des performances et de la haute sécurisation de la fibre optique de la Société du Grand Paris.

Leur capacité de stockage et d'hébergement sera mise à disposition des activités innovantes des PME et des collectivités, pour accompagner leur transformation numérique : informatique partagée et stockage en ligne, cloud (nuage de données), ville intelligente et connectée, données ouvertes, etc.



LE SUPERMÉTRO DE LA CULTURE



Les réseaux de transport se font, depuis plus d'un siècle, l'écho de la place de l'art et de la culture dans l'espace public. C'est sur cet héritage que se construit aujourd'hui un projet culturel pour le futur métro du Grand Paris. Ce grand réseau est le premier acte concret de la construction métropolitaine : ses gares seront les nouvelles portes du Grand Paris.



La Société du Grand Paris veut développer une approche culturelle et artistique innovante du futur métro, fondée sur une attention particulière aux usages, habitants et territoires traversés. Dans ce cadre, tous les éléments constitutifs du métro du Grand Paris seront porteurs d'une dimension de culture, d'urbanité et générateurs de créations artistiques. Des actions culturelles, plurielles et multiformes, donneront à vivre et à voir l'ensemble du projet, de ses espaces et de ses temporalités. Elles accompagneront sa naissance, sa conception et sa réalisation et participeront, ensuite, à la vie du réseau. Pérennes, éphémères ou encore évolutives, elles mobiliseront un large éventail de disciplines artistiques, pour mettre en valeur et susciter l'expression de toutes les cultures du Grand Paris.

Ces actions seront conduites dans une démarche ouverte et partenariale, pour construire le projet avec tous les acteurs de la métropole, ses voyageurs, ses habitants et ses associations. Elles permettront la prise en compte des propositions et des initiatives venues des usagers, se conjuguant avec l'intervention des artistes et la mise en œuvre d'une politique de commandes. Elles exprimeront la double identité du réseau du Grand Paris Express : l'identité spécifique de chaque gare porteuse d'une histoire et d'un patrimoine local et l'identité d'appartenance à la métropole.

DÉVELOPPER DES APPROCHES AUDACIEUSES, À LA FOIS EN TERMES DE FORMES ET DE CONTENUS, MAIS AUSSI DE PARTENARIATS ET DE DIALOGUE AVEC LES HABITANTS

RACONTER, LA MISE EN RÉCIT DU PROJET. PRÉPARER, LE TEMPS DES CHANTIERS. RÉVÉLER, LA TRACE ET LE TRACÉ. ANIMER, LA GRANDE GALERIE EN MOUVEMENT

4 ACTIONS PHARES POUR GUIDER LE PROJET CULTUREL

Le projet culturel est le fruit d'une réflexion de fond sur la place de la culture comme partie pleine et entière du projet de métro menée par la Société du Grand Paris et son comité d'experts composé de François Barré, ancien président du Centre Pompidou, président du FRAC Île-de-France, et rapporteur du comité, de Fazette Bordage, présidente fondatrice de l'association Mains d'Œuvres à Saint-Ouen, cofondatrice du réseau Trans Europe Halles, directrice de projets culturels à la Ville du Havre, de Nicolas Bourriaud, directeur de l'Ecole nationale supérieure des beaux-arts de Paris, d'Alexia Fabre, conservatrice en chef du Musée d'art contemporain du Val-de-Marne, MAC/VAL, et de Françoise Huguier, photographe et directrice artistique.

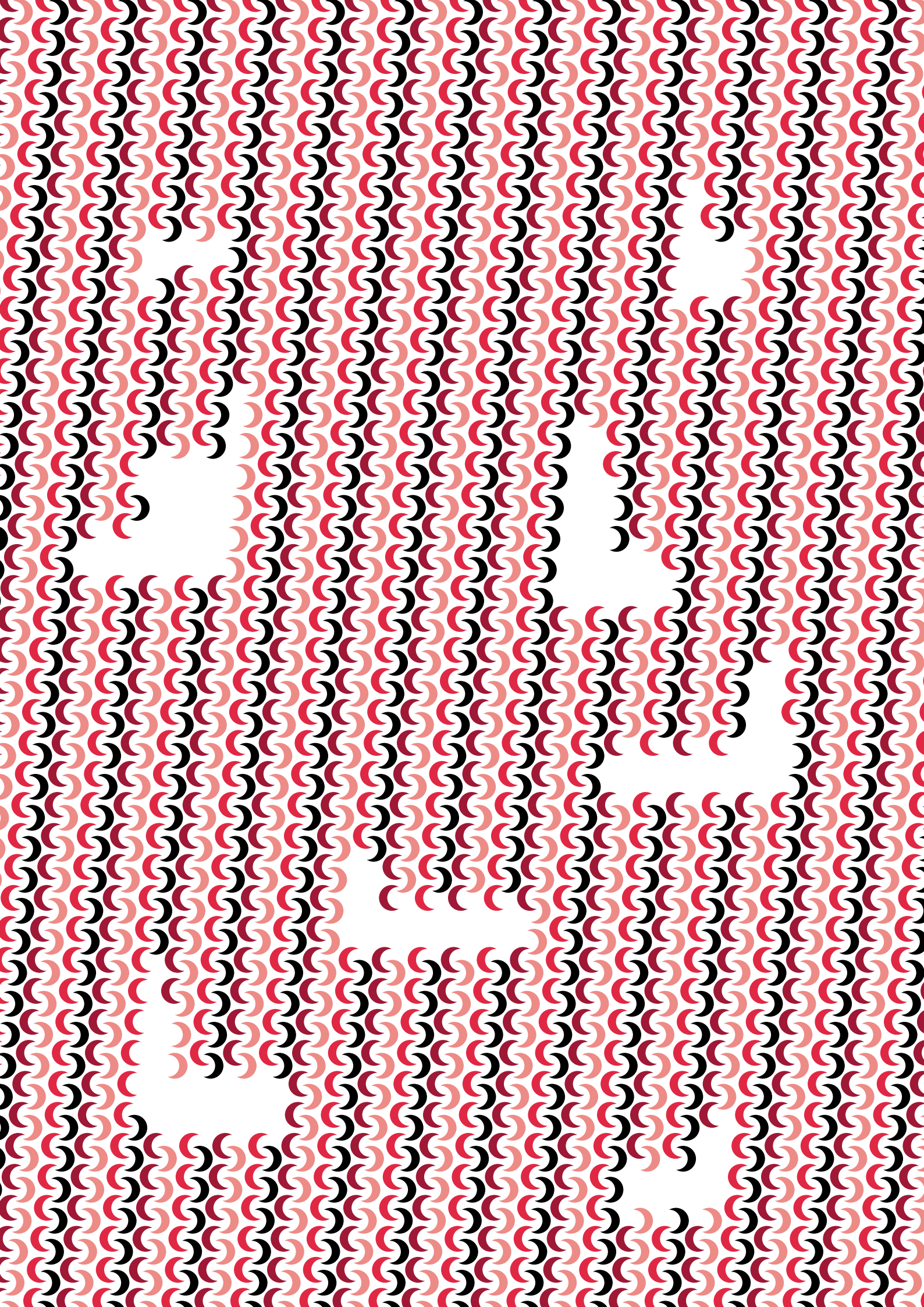
L'approche articule quatre actions phares qui guideront le projet culturel du Grand Paris Express. Ces actions dialogueront et se renforceront l'une l'autre tout le temps du projet de métro. Elles constituent une invitation à développer des approches audacieuses, à la fois en termes de formes et de contenus, mais aussi de partenariats et de dialogue avec les habitants. Quatre axes seront développés.

Raconter, la mise en récit du projet : le Grand Paris Express doit être incarné et, comme dans tout récit, trouver ses personnages, pour créer un imaginaire commun. Par la commande d'œuvres narratives et visuelles, ce récit contribuera à mettre en valeur des lieux, histoires, symboles spécifiques à chaque territoire. Il racontera les transformations urbaines, les éventuelles découvertes archéologiques, l'évolution des usages et valorisera l'ensemble de cette mémoire vive.

Préparer, le temps des chantiers : dans une logique de chantiers ouverts, le temps de la construction du réseau sera l'occasion de partages et expérimentations entre créateurs, chercheurs, concepteurs et habitants. L'arrivée des gares sur les territoires donne matière à penser ces nouveaux espaces publics, qui mettent en avant les notions de services et d'échanges. Cette réflexion prendra la forme d'une recherche action afin de faire émerger les demandes des habitants et des futurs utilisateurs, et leurs attentes par rapport à ces cadres de vie nouvellement créés.

Révéler, la trace et le tracé : une empreinte devra traverser le temps du projet et marquer son identité à l'échelle du Grand Paris. Des créations pérennes ou éphémères jalonneront le réseau permettant d'en percevoir son étendue et sa forme et de saisir une identité commune dans la diversité des territoires desservis. Ces créations pourront évoluer, marquant immédiatement les territoires en devenir, se déployant demain dans les espaces nouvellement construits, changeant éventuellement ensuite au fil des transformations urbaines.

Animer, la grande galerie en mouvement : sur l'ensemble du réseau, des œuvres voyageront. Elles susciteront à chaque apparition, surprise, émotion, curiosité de la part de celui qui, dans ses trajets quotidiens, les découvre dans une gare et les retrouve dans une autre. Ce patrimoine évolutif pourra être composé d'œuvres modulables, adaptables, ré-activables, véritables « partitions » visuelles ou sonores, donnant à vivre un espace de transport partagé.



DÉVELOPPER



LA 1^{re} PLACE MONDIALE POUR LE TOURISME, LES CONGRÈS ET LES SALONS



Attirant les visiteurs du monde entier, tant pour le tourisme de loisirs et d'affaires que pour les congrès et salons, Paris améliorera leur accueil en 2024 grâce à une desserte plus efficace de ses aéroports.



IL N'Y A PARIS QU'À PARIS : LA CAPITALE DE LA FRANCE EST UNE MARQUE UNIQUE AU MONDE

Si l'on trouve tous les secteurs d'activité dans tous les pays et toutes les métropoles, il n'y a Paris qu'à Paris : la capitale de la France est une marque unique au monde. Cette ville fait rêver, et fait vendre. La marque Paris est un actif immatériel majeur et différenciant. Sa notoriété est aussi forte que celle d'autres marques emblématiques comme Apple ou Coca-Cola. Paris incarne le luxe, l'art de vivre, la gastronomie ainsi qu'un patrimoine culturel et historique unique. La Ville peut se réjouir de son rang dans un monde où le tourisme ne va cesser d'augmenter avec le développement de nouveaux pays jusque-là restés dans la pauvreté. Le patrimoine de la région est un attracteur puissant et une garantie d'activité qui peut s'avérer sans limites.

Au demeurant, l'offre culturelle est la première motivation du séjour touristique : 74 % des touristes pratiquent en effet des activités de visites de musées et monuments et les 20 premiers musées et monuments parisiens ont accueilli 65,9 millions de visiteurs en 2012.

La concentration des professions culturelles en Île-de-France est également forte : 8,8 % des emplois franciliens se trouvent dans les industries créatives, représentant près de 10 % du PIB régional, une spécialisation encore plus marquée que New York, Berlin ou Shanghai dans ce secteur.

Le tourisme de loisirs comme d'affaires est cependant très sensible aux conditions des infrastructures de transport. Paris est superbement connectée au reste du monde grâce aux plates-formes de Roissy, d'Orly et du Bourget qui, combinées,

forment le premier « hub » aéroportuaire d'Europe continentale. La métropole bénéficie aussi d'un réseau exceptionnel de lignes ferroviaires à grande vitesse, d'un maillage autoroutier dense et d'une plateforme fluviale de premier rang, surtout si l'on y associe les ports du Havre et de Rouen.

Cependant, même si l'on ne sent pas de limitation de la demande due à la saturation des infrastructures actuelles, il est clair que l'accès aux aéroports doit être amélioré. Le Grand Paris Express y contribuera de manière significative puisqu'il devrait offrir, dès 2024, une liaison efficace entre les dessertes aéroportuaires de Roissy, du Bourget et d'Orly et le centre de Paris, et entre ces aéroports et les centres de loisirs de premier rang européen que sont Disneyland à Marne-la-Vallée et - demain - Europacity à Gonesse.

L'ACCÈS AUX AÉROPORTS DOIT ÊTRE AMÉLIORÉ. LE GRAND PARIS EXPRESS Y CONTRIBUERA DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE

LE TOURISME, L'ACTIVITÉ PREMIÈRE DE LA MÉTROPOLE

Avec Londres et maintenant Bangkok, Paris est une des trois grandes destinations mondiales du tourisme international, représentant plus de 30 millions d'arrivées et de 60 millions de nuitées avec plus de 15 millions de touristes étrangers. Si Paris continue à capter la même part de la croissance du tourisme, on peut estimer entre 25 et 30 millions d'arrivées internationales à horizon 2030 :

≈ plus de 75.000 entreprises en Île-de-France (9 % des entreprises de la région) dépendent directement de l'activité touristique. Le tourisme représente 9.000 à 10.000 créations d'entreprises par an.

≈ 516.500 emplois salariés dépendent des activités liées au tourisme.

Mais en matière de revenus touristiques par séjour, Paris Île-de-France se classe au 5^e rang mondial, avec un panier

moyen par séjour de 1 049€, moins que New York City avec 1 615 \$ notamment en raison d'une durée de séjour supérieure.

L'activité des foires, congrès et expositions représente 85.000 emplois dans un secteur très sensible à l'accessibilité des principaux lieux concernés aux grandes gares et aux aéroports. La métropole possède la plus grande surface d'exposition couverte au monde (680.000 m²), elle jouit d'une position de leader mondial de l'accueil de salons internationaux de plus de 500 exposants organisés en 2010 et du second rang mondial en terme d'accueil de congrès internationaux réunissant plus de 50 congressistes. Avec 5,5 Mds€ de valeur ajoutée générés en 2012, Paris se situe au premier rang européen pour le nombre d'exposants accueillis et au deuxième, derrière Milan, pour le nombre de visiteurs sur les salons.



ROISSY, ORLY, LE BOURGET : AIRPORT CONNECTION



Desservis en 2024 par le Grand Paris Express, les aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget irrigueront une multitude de pôles de développement économique voisins.



Roissy, Orly, Le Bourget. Ensemble, les trois aéroports du Grand Paris forment la première plate-forme aérienne du continent européen, avec 90 millions de passagers en 2013 dont 62 millions pour Roissy Charles-de-Gaulle (deuxième aéroport européen après Londres-Heathrow et « hub » majeur d'Air France-KLM) et 28,3 millions pour Orly, Le Bourget étant pour sa part le leader européen dans l'aviation d'affaires devant Genève, Nice ou Zurich.

Roissy, Orly, Le Bourget. Dès 2024, ces trois aéroports se retrouveront connectés au métro du Grand Paris Express : Roissy et Le Bourget, au Nord, par la ligne 17, et Orly, au sud, par la ligne 14 reliant directement le centre de Paris, ainsi que par la ligne 18 desservant le plateau de Saclay.

Ces nouvelles liaisons auront un impact majeur sur l'attractivité de la plate-forme aéroportuaire parisienne. Regroupant près de 170.000 emplois, la zone du Grand Roissy a déjà vu ses effectifs augmenter de près d'un quart entre 2000 et 2010. La zone a aussi une influence directe sur un territoire de près de 600.000 habitants comprenant le Sud-Est du Val d'Oise, le Nord de la Seine-Saint-Denis et le Nord-Ouest de la Seine-et-Marne, et concentrant près de 280.000 emplois avec une prédominance des activités productrices, notamment dans le secteur des transports et de l'entreposage. Mais elle est encore insuffisamment connectée aux autres pôles de développement. La réalisation dans ce secteur de cinq gares nouvelles sur la ligne 17 permettra justement d'accompagner et accélérer ce dynamisme. Pour le comprendre, visualisons-la dans le sens Nord-sud.

À l'extrémité Nord, la station du Mesnil-Amelot servira de gare de rabattement aux automobilistes en provenance de Seine-et-Marne, de l'Oise et de la Picardie désireux d'accéder au réseau de métro. L'enceinte de l'aéroport disposera de deux stations. La ligne desservira ensuite le parc des expositions qui reçoit 1,5 million de visiteurs par an, et le triangle de Gonesse, territoire pour lequel l'établissement public Plaine de France prévoit un développement de l'urbanisation dédié aux activités économiques, puis l'aéroport du Bourget (aujourd'hui mal desservi par les transports en commun alors qu'il accueille une centaine d'entreprises), avant de se connecter au reste du réseau à la gare Le Bourget RER et à la station Saint-Denis Pleyel. En résumé, outre des liaisons facilitées avec Paris et La Défense, la ligne 17 irriguera des pôles de développement majeurs au Nord de l'agglomération. Ainsi pourra-t-on relier l'aéroport du Bourget et Saint-Denis Pleyel en seulement huit minutes, contre une heure aujourd'hui, par les transports en commun.

ROISSY, LA PORTE D'ENTRÉE DU MONDE

Porte d'entrée du monde en France, l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle à Roissy est un pôle économique majeur pour le territoire francilien, mais aussi national. Doté de quatre pistes d'atterrissage (contre deux pour son concurrent Londres-Heathrow) et de trois aérogares de passagers, le site, qui dessert 309 villes dans le monde, dispose d'une capacité de développement notable. Alors qu'il a vu transiter 62 millions de passagers en 2013, sa capacité théorique annuelle est de 79,3 millions de voyageurs. Roissy est aussi la première porte française pour le fret et le courrier, avec

ROISSY, ORLY, LE BOURGET : ENSEMBLE, LES TROIS AÉROPORTS DU GRAND PARIS FORMENT LA PREMIÈRE PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE DU CONTINENT EUROPÉEN AVEC 90 MILLIONS DE PASSAGERS

ORLY, L'AVION AU PIED DU CAMPUS

La même logique d'irrigation prévaut au sud sur le territoire du Grand Orly, qui compte plus de 130.000 emplois dont 27.000 en direct à l'aéroport et 12.000 pour le marché voisin de Rungis, le plus grand marché de produits frais au monde. En sus d'une liaison directe avec le centre de Paris, la ligne 14 mettra ainsi les chercheurs du pôle de cancérologie de Villejuif à quelques minutes seulement des pistes d'Orly. Et via la ligne 18, leurs collègues du plateau de Saclay bénéficieront de la même facilité alors qu'il est aujourd'hui plus long de faire le trajet Orly-Saclay en voiture que de relier Orly en avion depuis une ville européenne. En raisonnant en temps de trajet, on peut considérer que Villejuif et Saclay auront un aéroport pratiquement sur leur campus. Les passagers aériens ne seront bien évidemment pas les seuls à tirer profit de l'arrivée simultanée de ces deux lignes de métro. Elles rendront aussi la vie plus facile à tous les salariés du Grand Orly aujourd'hui contraints, pour plus des deux-tiers d'entre eux, d'effectuer en voiture leurs trajets domicile - travail.

2,1 millions de tonnes traitées en 2013. L'aéroport est le siège de quelques 700 entreprises employant 87.000 emplois directs. Son environnement immédiat est aussi particulièrement dynamique, avec en particulier le parc d'activités Paris Nord 2 (plus de 500 entreprises et 16.000 emplois), le Parc international des expositions de Villepinte (240.000 m² de surface d'exposition) et le centre de services et de commerces Aéroville (plus de 140 commerces), ouvert en 2013.

LA DÉFENSE, PREMIER QUARTIER D'AFFAIRES EN EUROPE



Grâce à ses nombreux atouts, la Défense représente aujourd'hui le plus grand quartier d'affaires en Europe et un pôle d'attraction international. Élément majeur de la réussite de la Défense, la création de deux gares du Grand Paris Express insuffle une nouvelle dynamique à ce territoire d'exception et répond ainsi à son niveau de fréquentation actuel et futur.



Premier quartier d'affaires européen et pôle d'attraction de dimension internationale, La Défense, située aux portes de Paris à l'ouest, fait l'objet de nouveaux enjeux en matière de mobilité. Ce pôle abrite aujourd'hui 160.000 salariés et 20.000 habitants. Si l'on y ajoute les visiteurs, cela représente une affluence totale de 400.000 trajets par jour. Des liaisons denses de transports en commun sont aujourd'hui proposées aux usagers : la ligne A du RER, la ligne 1 du métro parisien, le Transilien qui relie la banlieue ouest à la gare Saint-Lazare, le tramway T2 Porte de Versailles - Pont de Bezons, ainsi qu'une gare routière forte de 18 lignes de bus. Pour satisfaire la fréquentation croissante de La Défense en transports en commun et améliorer le confort des usagers, le quartier de La Défense sera doté à l'horizon 2020 d'une nouvelle ligne radiale, le RER E, qui s'arrête actuellement à Saint-Lazare, avec une gare sous le CNIT, et, peu de temps après, d'une nouvelle rocade du métro Grand Paris Express située sous les Quatre Temps, le centre commercial le plus fréquenté de France.

En effet, la Société du Grand Paris mettra en service en 2027 la partie nord-ouest de la ligne 15. Ces deux lignes majeures seront complémentaires et offriront aux usagers d'autres alternatives en matière de transport.

Mieux connecté à Paris et aux aéroports (Roissy sera à 35 minutes contre 1h05 aujourd'hui, et Orly à moins de 40 minutes au lieu d'1 heure), le quartier d'affaires sera aussi en mesure de poursuivre son développement dans son proche environnement, de Rueil-Malmaison à Bois-Colombes. Dans cette perspective, la future gare de Nanterre La Boule, située au-delà de la Grande Arche, viendra conforter le hub de transport de La Défense en mettant à disposition des usagers d'autres connexions avec la ligne 15 du Grand Paris Express et le RER E. Actuellement occupé par des friches ferroviaires, ce quartier de Nanterre représente la plus importante réserve foncière disponible à proximité de la capitale. Il est notamment prévu d'y bâtir 4.500 logements.

UNE IMPULSION IMPORTANTE À L'ATTRACTIVITÉ DU QUARTIER

UN QUARTIER EN MUTATION

Territoire en pleine croissance, La Défense Seine Arche est une OIN (Opération d'intérêt national) de 564 hectares, située sur les communes de Courbevoie, la Garenne-Colombes, Nanterre et Puteaux. L'État, qui conserve la maîtrise de la politique d'urbanisme, a confié à un établissement public d'aménagement, l'EPADESA, la mission d'assurer les opérations d'aménagement urbain de ce quartier et d'assurer leur cohérence globale. La gestion et l'animation du quartier d'affaires sont confiées à DEFACITO. En 2006, un plan de relance du pôle de La Défense a été initié par l'EPADESA et le conseil général des Hauts-de-Seine, avec pour objectif de renforcer l'attractivité du centre d'affaires dans les décennies à venir. Cette initiative ambitieuse a donné une impulsion importante au renouveau du quartier, qui se concentre aujourd'hui autour de trois grands axes : la régénération de tours obsolètes et la modernisation du quartier d'affaires avec notamment l'amélioration de l'équilibre entre les bureaux et les logements afin d'optimiser la dimension du quartier comme lieu de vie à part entière ; et la facilitation des liaisons entre

La Défense et les quartiers d'habitation qui l'entourent. Ce dernier point passe par une requalification des espaces publics et la mise à disposition d'événements culturels et de loisir aux salariés, touristes et habitants des communes limitrophes. À ce titre, on peut citer en 2016, l'ouverture de l'Arena Nanterre - La Défense, enceinte d'une capacité de 40.000 places et programmée pour héberger 50 événements par an, une initiative du conseil général des Hauts-de-Seine.

MIEUX CONNECTÉ À PARIS ET AUX AÉROPORTS, LE QUARTIER D'AFFAIRES SERA AUSSI EN MESURE DE POURSUIVRE SON DÉVELOPPEMENT

5 filières d'excellence :

- la finance et l'assurance
- l'énergie
- les technologies de l'information et de la communication
- le conseil et les services aux entreprises
- l'environnement

2.500 entreprises
avec **1.500** sièges sociaux dont
ceux de **15** des **50** premières
entreprises mondiales.

3,2 millions de m² de bureaux

150.000 m² de logements
à moins de 20 minutes
du cœur de la Défense.

2^e palais des congrès de
France avec
le CNIT.



Plus grand centre commercial
d'Europe avec les Quatre Temps.

230.000 m² de commerces

160.000 personnes
dont **90.000** cadres se rendent chaque
jour à la Défense sur leur lieu de
travail.



8,4
millions
de touristes /an



PARIS-SACLAY, LE PLATEAU DU SAVOIR

Abritant déjà la plus importante communauté scientifique du pays, le plateau de Saclay a vocation à devenir un pôle d'excellence de taille mondiale. La ligne 18 du Grand Paris Express y contribuera grandement, en le reliant tout à la fois à la planète et à la métropole.

Il abrite déjà la plus importante communauté scientifique du pays. Situé à mi-chemin entre Versailles et Orly et à moins de 20 kilomètres de la Tour Eiffel à vol d'oiseau, le plateau de Saclay concentre à lui seul 10 % de la recherche fondamentale en France et 20 % dans les domaines de la physique et de l'énergie. Demain, grâce à la ligne 18 Versailles Chantiers - Aéroport d'Orly du Grand Paris Express, ces chercheurs disposeront d'une colonne vertébrale les reliant beaucoup plus facilement au monde (via Orly), à la métropole et, localement, à ces pôles de développement très complémentaires que sont Guyancourt et Satory dans l'industrie, et la vallée de la Bièvre autour de l'Institut Gustave Roussy de Villejuif, dans le domaine scientifique.

Née en 2014 du rapprochement de 21 établissements parmi lesquels 10 grandes écoles et 2 universités, l'Université Paris-Saclay fédère une communauté de 10.500 chercheurs et 48.000 étudiants (dont 23 % d'étrangers) autour de projets mutualisant la formation et la recherche de très haut niveau. Cette nouvelle université est encore géographiquement éclatée, mais dans les prochaines années, l'École Centrale Paris, l'École Normale Supérieure de Cachan et les écoles de ParisTech quitteront leurs locaux respectifs pour rejoindre les établissements d'enseignement supérieur se trouvant déjà sur le plateau : École Polytechnique, École nationale supérieure des techniques avancées, Supélec, Université Paris-Sud, Institut d'optique et, dans le domaine du management, HEC. Le but ? Faire de ce campus un « cluster » au rayonnement mondial combinant la formation, la recherche, l'innovation et l'économie, et disposant sur place de grands équipements scientifiques comme le synchrotron SOLEIL élargissant notre compréhension de la matière, ou le centre d'imagerie NeuroSpin enrichissant notre compréhension du cerveau humain. Des

équipements bientôt suivis par d'autres, dans le cadre de l'Opération Campus lancée en février 2008 par le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, et dotée d'une enveloppe de 850 millions d'euros pour subventionner de nouveaux laboratoires.

L'ATOUT INDUSTRIEL

Ce pôle d'attractivité scientifique de tout premier plan qu'est devenu le plateau de Saclay n'est pas seulement universitaire ; il est aussi industriel. À l'instar du français Danone dans l'agro-alimentaire ou du japonais Horiba dans l'optique, déjà présents, le centre de recherche d'EDF s'apprête à quitter Clamart pour Palaiseau, à l'est du plateau, afin de bénéficier au mieux de la proximité entre ses propres équipes et celles de ses partenaires scientifiques et universitaires. Le site accueillera 1.500 chercheurs et verra passer 20.000 stagiaires par an dans le centre de formation. Plus spécialisé sur des savoirs industriels de pointe, dans l'automobile par exemple autour du Technocentre de Renault, l'ouest du plateau se muscle également : en témoigne la prochaine installation du centre de recherche du groupe aéronautique et de défense Safran près de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Fort au total d'un tissu de laboratoires, de grands groupes et de plusieurs centaines de PME totalisant 350.000 emplois dans l'aérospatial, la défense, la sécurité, les énergies, les sciences et les technologies de l'information, le plateau de Saclay renforce ainsi puissamment son attractivité, tout en étant à l'abri d'une urbanisation sauvage. Dans le cadre de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, 2.469 hectares ont en effet été classés en zone de protection naturelle, agricole et forestière, soit près de dix fois plus que les 300 hectares ouverts à l'urbanisation.

UN DÉSENCLAVEMENT INDISPENSABLE

Prévue pour être mise en service en 2024 entre Orly et Saclay (le campus sera alors à seulement 15 minutes de l'aéroport contre près d'une heure actuellement), puis d'ici à 2030 entre Saclay et Versailles, la ligne 18 aura une importance majeure pour accéder au plateau de Saclay. Les lignes B et C du RER ne desservant que les vallées de Chevreuse et de la Bièvre, les usagers des transports en commun doivent en effet, aujourd'hui, terminer leur trajet

en autobus s'ils veulent monter sur le plateau. Résultat : les déplacements reposent à plus de 80 % sur la voiture. Compte tenu des projets d'implantations nouvelles autour du campus et de la densification prévue dans la zone de l'École polytechnique, la congestion automobile deviendrait vite, en l'absence de métro, pénalisante pour l'ensemble du plateau de Saclay.

SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

- AIRBUS
- THALES
- SEGULA

- EGIS
- AREVA
- BOUYGUES
CONSTRUCTION
- AS SYSTEM

- UNIVERSITÉ
VERSAILLES
ST-QUENTIN
- ESTACA

- VALEO
- FIAT

- SAFRAN
- TECHNO-CENTRE
RENAULT
- HILTI

- IFSTTAR

Versailles-Chantiers

- NEXTER
- RENAULT
TRUCKS DÉFENSE
- VÉDÉCOM

- AIR
LIQUIDE

- CEA
- INRA
- CENTRALE-SUPÉLEC
- ENS CACHAN
- SOLEIL

- IHES

RER B

SACLAY

COURTABŒUF

PARIS-SACLAY

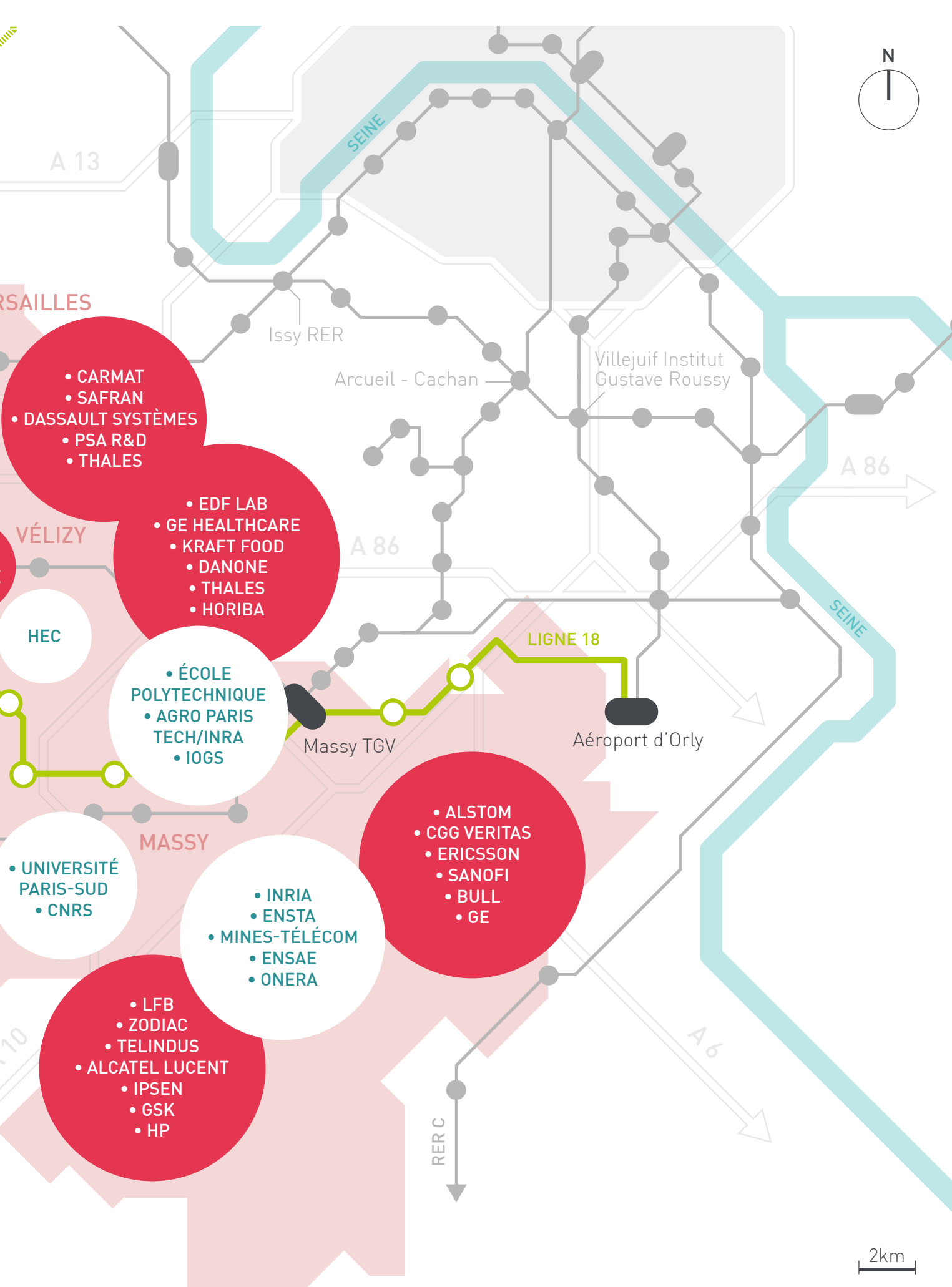
LÉGENDE



ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET RECHERCHE



LEADERS ÉCONOMIQUES





LA CITÉ DESCARTES, AU CŒUR DU CLUSTER DE LA VILLE DURABLE



Le pôle de Marne-la-Vallée est, au sens large, un bassin de 320.000 habitants, avec 142.000 emplois et un très grand nombre d'entreprises de toutes tailles, 19.500 entreprises en tout dont de grands groupes (Disney, Nestlé, Axa,...), un des grands bassins de vie et d'activités de la région Capitale, un des pôles centraux pour l'avenir de la métropole parisienne.



NEUF FILIÈRES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SONT PRINCIPALEMENT PORTÉES PAR LE CLUSTER DESCARTES : SERVICES URBAINS, RÉALITÉ VIRTUELLE, CAPTEURS EN TEMPS RÉEL, NOUVEAUX SERVICES URBAINS, NOUVEAUX MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION, ÉNERGIE DANS LE BÂTIMENT ET DANS LA VILLE, GESTION ET TRAITEMENT DE L'EAU, STOCKAGE DU CO2 ET FINANCE « VERTE »

Le gouvernement a décidé de consolider ce pôle scientifique et technique de rang mondial. Le Cluster Descartes a pour ambition de permettre la création de liens entre les laboratoires de recherche, les universités et grandes écoles, les entreprises et les services publics et ainsi de devenir le futur pôle mondial de référence de la construction, de la maintenance et des services de la ville durable. Véritable effet de levier, son rôle est de favoriser la connexion aux grands réseaux mondiaux d'échanges. L'ambition est d'y faire émerger un pôle scientifique, économique et urbain de réputation mondiale centré sur le développement urbain durable prenant appui sur la Cité Descartes retenue par l'État comme pôle d'excellence scientifique et technique du Grand Paris.

Le cluster s'articule autour de la Cité Descartes, lieu de l'excellence scientifique et technique et des éco-technologies, de pôles d'éco-activités et tertiaires (Champigny, Chelles-Vaires, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand et Torcy) ainsi que des pôles de compétitivité Advancity et Cap Digital.

Neuf filières de développement économique sont principalement portées par le Cluster Descartes : services urbains traditionnels (transports, réseaux, infrastructures), réalité virtuelle pour la conception et la gouvernance, capteurs en temps réel, nouveaux services urbains, nouveaux matériaux de construction, énergie dans le bâtiment et dans la ville, gestion et traitement de l'eau, stockage du CO2 et finance « verte ».

La Cité Descartes, qui s'étend sur 123 hectares de la commune de Champs-sur-Marne, constitue aujourd'hui un pôle scientifique et technique majeur de l'Est parisien. Elle accueille 18.000 étudiants, 3.000 enseignants, chercheurs et ingénieurs, 18 établissements d'enseignement et de recherche dont l'Ecole des Ponts ParisTech, l'ESIEE, l'Ecole d'Architecture, de la Ville et des Territoires, l'Université de Marne-la-Vallée, l'Institut Français d'Urbanisme..., plus de 50 laboratoires de recherche, un incubateur d'entreprises innovantes, une pépinière d'entreprises et un parc d'activités de près de 350 sociétés.

Le Cluster est une vitrine du savoir-faire français et un terrain d'expérimentation, un démonstrateur de la ville durable.

Ainsi, le projet d'aménagement porté par l'établissement public d'aménagement de Marne-la-Vallée (Epamarne) prévoit la production de quartiers «zéro carbone», respectueux de l'environnement sur 1.500 hectares répartis entre les communes de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis) et de Champs-sur-Marne (Seine-et-Marne).

La réalisation du réseau de transport du Grand Paris Express va amplifier la dynamique du pôle, comme celle de son environnement urbain. La gare Grand Paris Express de Noisy-Champs est implantée au cœur du Cluster Descartes. De nombreux projets sont prévus autour du quartier de la gare, secteur qui est donc appelé à se transformer et à se développer dans les prochaines années.

La gare Noisy-Champs du Grand Paris Express connectera le territoire à la rocade constituée par la ligne 15 reliant Noisy-Champs à Pont de Sèvres (mise en service prévue en 2022), aux lignes 16 qui reliera Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel en 2023 et 11 (prolongée) et offre une correspondance avec le RER A. Elle mettra le Cluster Descartes à 25 minutes de Saint-Denis Pleyel, contre 50 minutes aujourd'hui, 35 minutes de Roissy comme d'Orly contre nettement plus d'une heure aujourd'hui. Elle sera une gare «emblématique», un nœud de correspondances, porteur d'une image d'excellence et d'attractivité pour le Grand Paris et le développement de l'Île-de-France.

LA GARE NOISY-CHAMPS DU GRAND PARIS EXPRESS CONNECTERA LE TERRITOIRE À LA ROCADE CONSTITUÉE PAR LA LIGNE 15 RELIANT NOISY-CHAMPS À PONT DE SÈVRES

OÙ INVESTIR DANS LE GRAND PARIS ? PARTOUT DES TERRITOIRES PUISSANTS ET COMPÉTITIFS...

L'Île-de-France est une région riche de ses territoires. Le métro automatique du Grand Paris Express prend appui à la fois sur des grands pôles territoriaux de classe mondiale et sur de multiples espaces diversifiés par leurs activités économiques et qui présentent déjà un potentiel destiné à être enrichi par la réalisation du Grand Paris Express. Le cœur parisien de l'agglomération en particulier est une ruche de métiers à très haut niveau de qualification et d'établissements porteurs de fonctions remarquables, qui font de la métropole du Grand Paris une ville-monde. Avec plus du tiers des créations d'entreprises d'Île-de-France, elle joue aussi à l'échelle de la région un rôle d'incubation, renforcé depuis une dizaine d'années par une action vigoureuse des autorités municipales. La région est donc un système d'écosystèmes territorialisés structuré par des pôles majeurs.

La stratégie de développement de la région est ainsi nécessairement fondée sur le maillage aussi bien physique que culturel entre des pôles de développement structurants et des territoires dans lesquels se situent un considérable potentiel d'entrepreneurs, des milliers d'entreprises et de services, des commerces de toutes tailles, des établissements de recherche de toutes natures et de toutes dimensions, des multiples structures de formation et d'enseignement supérieur. C'est d'une plus grande efficacité de ce maillage que viendra le renouveau industriel de la région et du pays.

SAINT-DENIS PLEYE

Industries de la création
3^e quartier d'affaires en Europe

- Pôle de 150.000 emplois
- Projet : 7,6 millions de m² de logements.

GENNEVILLIERS

Deuxième port fluvial d'Europe.

- Potentiel : 150 hectares d'activités logistiques et portuaires.

LA DÉFENSE

Premier quartier d'affaires en Europe.

- Pôle de 160.000 emplois.

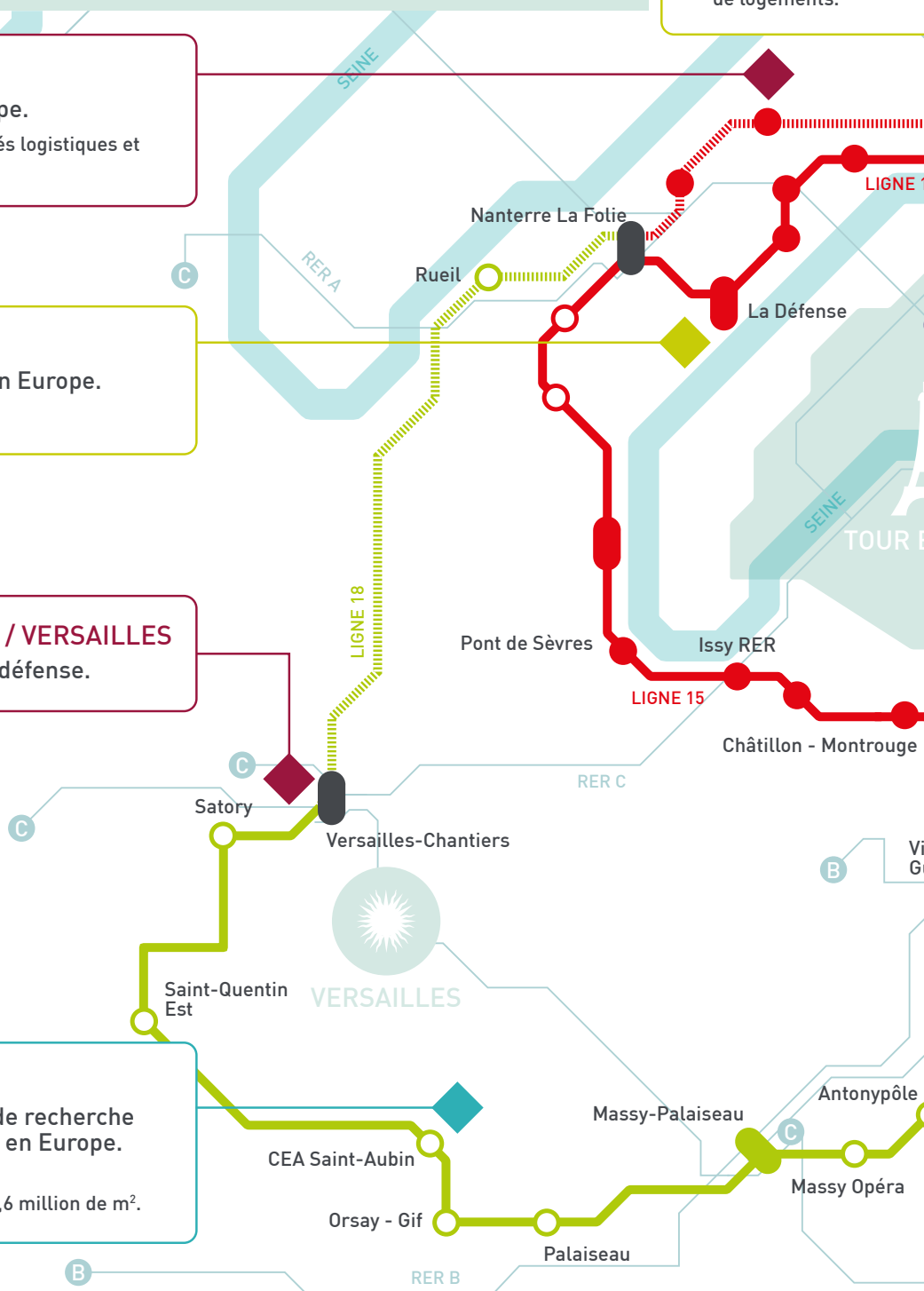
SATORY / SAINT-QUENTIN / VERSAILLES

Pôle de l'automobile et de la défense.

PARIS-SACLAY

Premier pôle technologique de recherche et d'enseignement supérieur en Europe.

- Pôle de 350.000 emplois.
- En projet : une ville-campus de 1,6 million de m².



LÉGENDE



Au-delà de 2030

Quartier d'affaires

LE BOURGET AÉROPORT

Premier aéroport d'affaires européen.

- Pôle de 80.000 emplois.
- Projet : développement de la filière aéronautique.

TRIANGLE DE GONESSE

Centre d'affaires international avec le parc des expositions de Villepinte.

- Pôle de 16.000 emplois.
- EuropaCity, complexe consacré aux commerces et aux loisirs.



Le Mesnil-Amelot

Aéroport Charles de Gaulle T4

Aéroport Charles de Gaulle T2



GRAND ROISSY

Aéroport CDG, parc d'activités, fret, logistique.

- Pôle de 170.000 emplois.
- En projet : 3 millions de m² de fret, tourisme d'affaires, centre d'affaires et centres commerciaux.

CAMPUS CONDORCET

Premier pôle universitaire européen en sciences humaines et sociales.

- En construction : 1,3 million de m² de logements et de bureaux.

Chelles

MARNE

DISNEYLAND PARIS

CITÉ DESCARTES

Industries de la ville durable avec Advancity, le consortium Efficacity et premier pôle d'enseignement supérieur de l'Est francilien.

- Pôle de 120.000 emplois.

SEINE AMONT / VALLÉE DE LA BIÈRE

Biotechnologies et sciences de la vie.

- Pôle de 365.000 emplois.
- En projet : 1,6 million de m² de logements et de bureaux.

ORLY / RUNGIS

Aéroport logistique, 1^{er} marché de produits frais au monde.

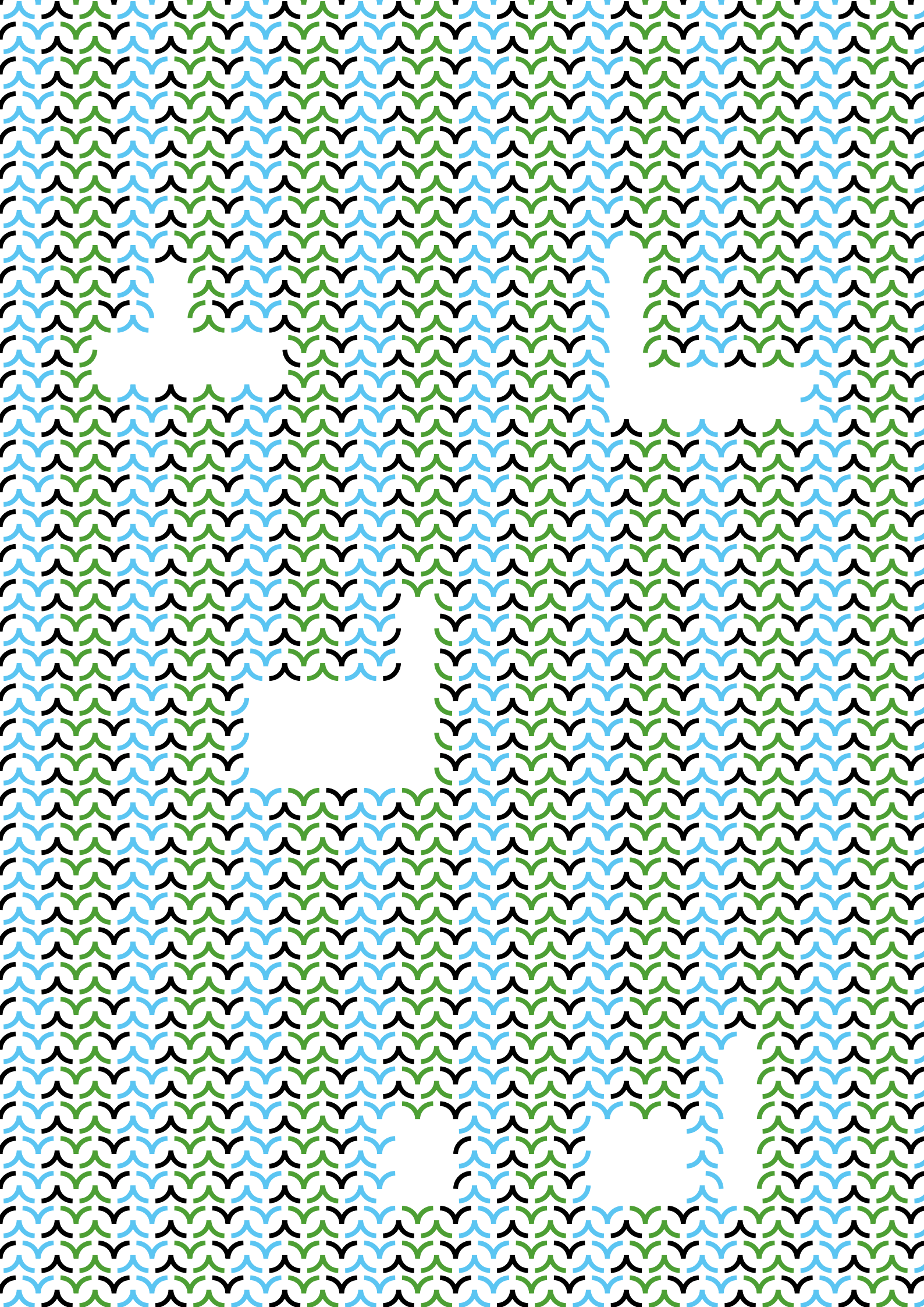
- Pôle de 130.000 emplois.
- En projet : 900.000 m² de bureaux, une gare TGV et la Cité de la gastronomie.

2km

d'affaires

Production, logistique

Recherche, innovation et enseignement supérieur



VALORISER



LA MOBILITÉ POUR RÉDUIRE LES INÉGALITÉS URBAINES



Le Grand Paris Express aidera à réduire la ségrégation sociale au sein de la métropole. En particulier, le désenclavement de quartiers défavorisés permettra à leurs habitants d'accéder plus facilement aux bassins d'emplois.



Le Grand Paris Express contribue à réduire ces déséquilibres accumulés. Il agit de plusieurs manières. Il facilite la mobilité des personnes à faibles revenus et qualifications de l'Est de la région, qui ne bénéficient pas d'une offre d'emplois suffisante à proximité de chez elles. Quant à la conception en anneau du métro automatique, elle favorise la valorisation des opportunités foncières libérées à faible distance du centre de l'agglomération ; cela permet aux catégories sociales à revenus modestes de pouvoir se loger sans être repoussées à la périphérie, contrairement aux effets induits par des infrastructures linéaires de transport de masse ou par les autoroutes urbaines. Il atténue la sélection sociale qu'opèrent les marchés immobiliers au détriment des objectifs de cohésion sociale.

L'Île-de-France se caractérise par de fortes inégalités internes, malgré un meilleur niveau de cohésion sociale que dans d'autres grandes métropoles, notamment anglo-saxonnes. Les disparités entre Paris intra-muros et sa périphérie d'une part, et entre les espaces aisés de l'ouest et les banlieues populaires de l'Est de la métropole d'autre part, se sont accentuées ces vingt dernières années. À une échelle plus fine, le creusement des inégalités territoriales s'est traduit par un accroissement de la ségrégation. Mal desservis, des quartiers entiers se trouvent exclus du marché du travail et leurs habitants piégés dans le chômage, la difficulté d'accès aux bassins d'emplois devenant trop importante pour pouvoir efficacement chercher du travail.

L'ACCESSIBILITÉ NOUVELLE APPORTÉE AUX TERRITOIRES LES MOINS VALORISÉS DE LA MÉTROPOLÉ DÉVELOPPERA LEUR ATTRACTIVITÉ

CE SONT LES COMMUNES DONT LES REVENUS FISCAUX MOYENS SONT LES PLUS FAIBLES QUI, EN MOYENNE, PROFITENT LE PLUS DES AVANTAGES DU GRAND PARIS EXPRESS

UN OUTIL DE LA POLITIQUE DE LA VILLE AU SERVICE DES HABITANTS DES QUARTIERS POPULAIRES

Les communes les moins richement dotées en ressources sont concentrées dans un arc à l'est et doivent faire face à des besoins importants en services publics et en équipements pour des populations croissantes et à niveau de vie modeste. L'inégale répartition de la desserte en transports collectifs est une difficulté majeure or l'accessibilité est un facteur d'insertion et d'emploi. Le temps moyen passé dans les transports collectifs varie de 1 à 5, dépassant 2 heures par jour pour de nombreux actifs résidant à grande distance du cœur de métropole. Le Grand Paris Express va permettre de réduire d'une manière considérable les temps de transport comme le montre le tableau suivant pour les habitants de

L'EST PARISIEN, NETTEMENT PLUS ATTRACTIF

L'analyse met en évidence le fait que la partie Est de l'agglomération - elle sera notamment desservie par les lignes 15 et 16 - devient nettement plus attractive. Mais ce n'est pas le seul avantage. Les simulations indiquent également une baisse de la tension immobilière au centre de l'agglomération. Par conséquent, les ménages à revenus moyens y retrouvent du pouvoir d'achat en terme de surface de logement. Cela permet d'augmenter leur confort et donc de réduire la tendance actuelle à ce que l'on appelle la centrifugation sociale, le fait de n'avoir comme choix que d'être soit logé à l'étroit, soit dans des zones d'accessibilité médiocre ou hors du cœur de l'agglomération.

L'accessibilité nouvelle apportée aux territoires les moins valorisés de la métropole développera leur attractivité relative. L'augmentation de la valeur du foncier aux abords des gares permettra une mutation progressive de leur urbanisation qui n'avait jusqu'ici pas été économiquement possible. Ce phénomène de requalification des quartiers les plus dévalorisés concourra à une égalité plus grande entre les territoires métropolitains.

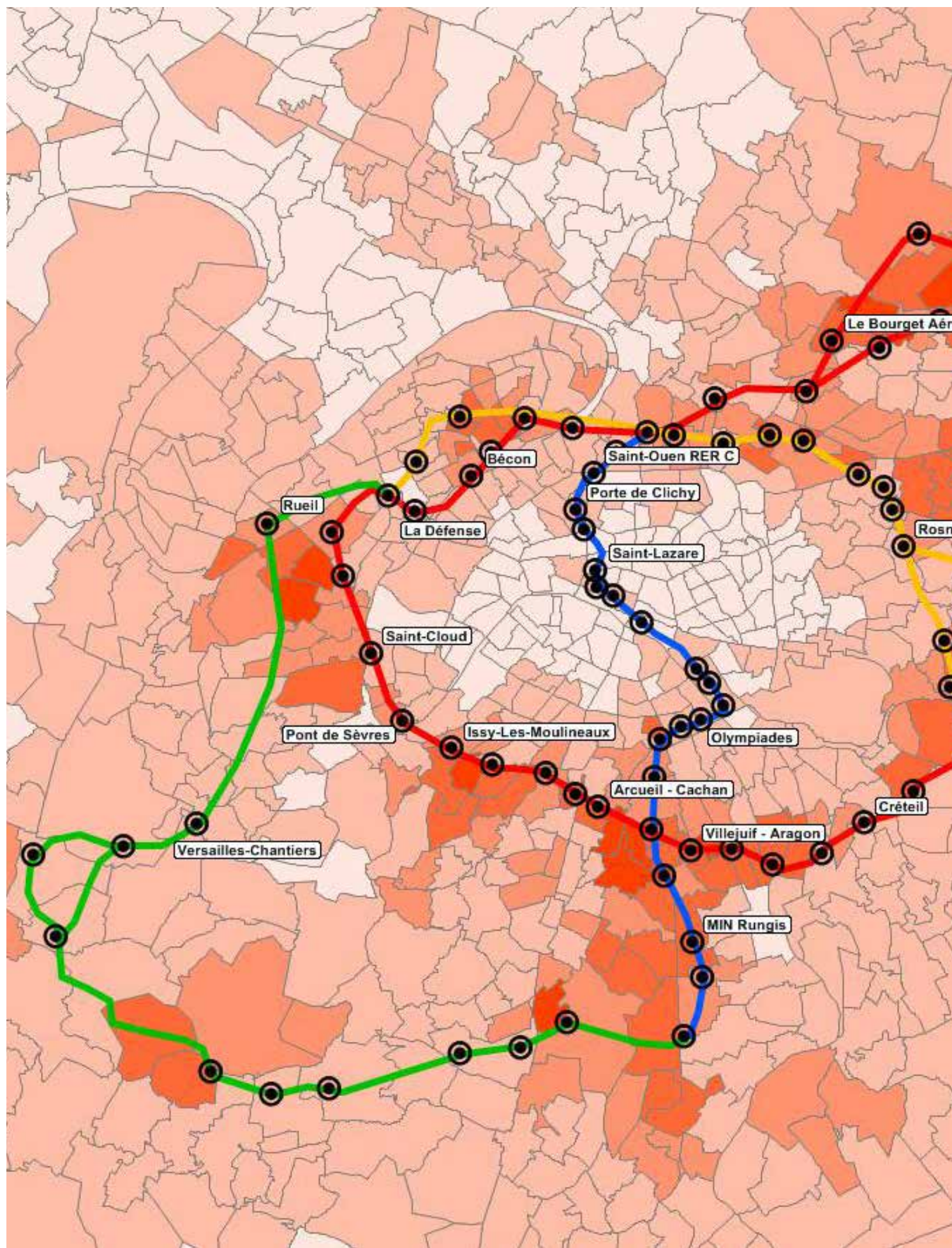
Au total, ce sont les communes dont les revenus fiscaux moyens sont les plus faibles qui, en moyenne, profitent le plus des avantages du Grand Paris Express. Les bénéfices du métro automatique sont plus concentrés sur les classes de revenus les plus modestes : la majorité des gains (54 %) bénéficie aux ménages de revenus inférieurs à la moyenne alors que ceux-ci ne représentent que 46 % du revenu des ménages de la région.

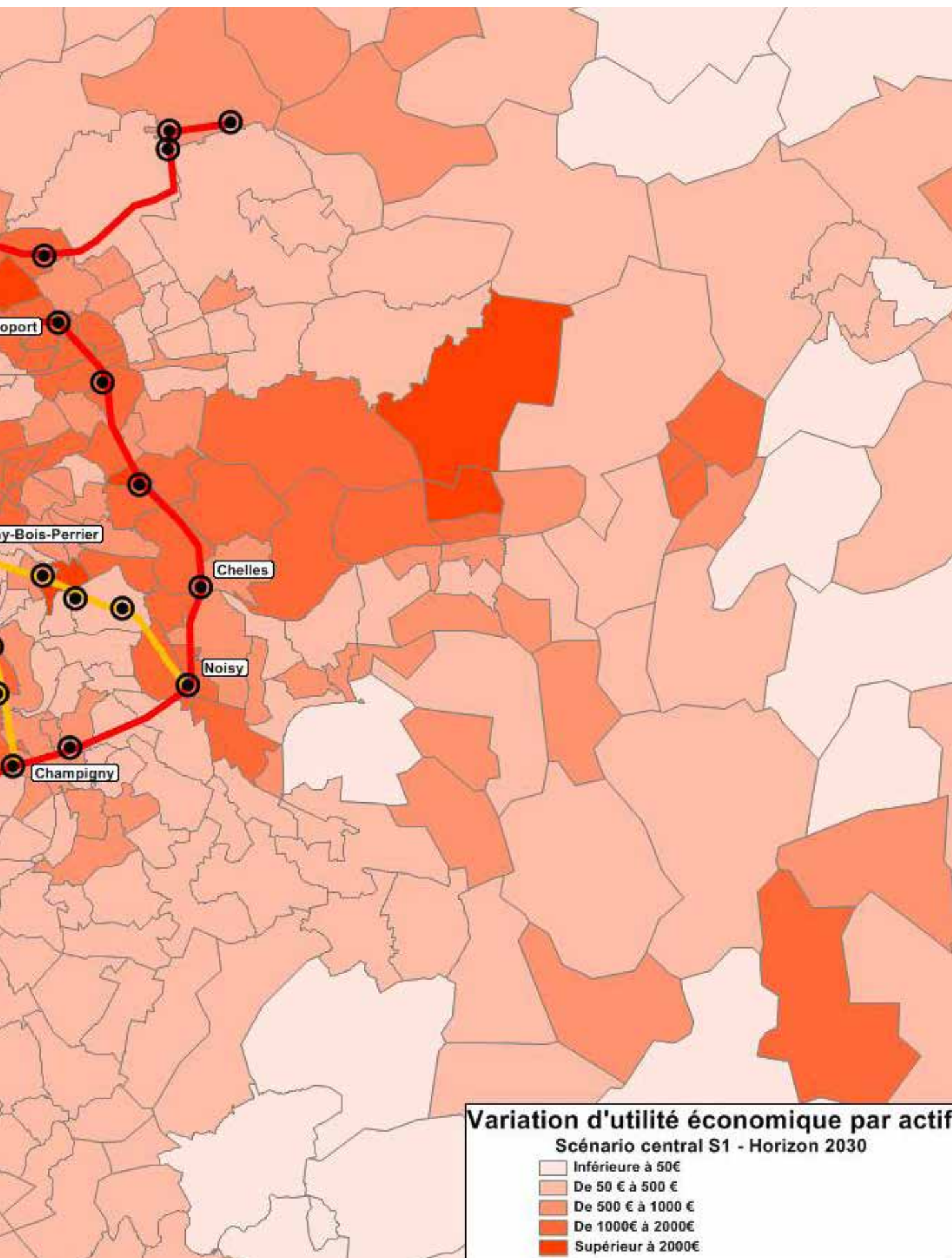
La carte ci-après, où les communes sont représentées en fonction de l'augmentation de l'utilité économique par actif, met bien en évidence cet effet de redistribution spatiale⁽¹⁾. Plus la couleur est foncée, plus le bénéfice des habitants de la commune est élevé.

⁽¹⁾ La localisation d'un territoire est d'autant plus intéressante pour ses occupants que meilleure est son accessibilité aux emplois et aux services de toutes natures dans l'agglomération.

Temps de transport de Clichy Montfermeil à :

	Aujourd'hui	Avec le GPE
Cité Descartes	54 minutes	6 minutes
Châtelet RER	1 heure	35 minutes
Orly	1 heure 40	42 minutes
Roissy	1 heure 20	27 minutes







LOGEMENT : QUAND LE MÉTRO LIBÈRE DU FONCIER



La construction des gares du Grand Paris Express augmentera l'offre foncière, puisque ces gares donneront de la valeur à des terrains aujourd'hui sous-utilisés car mal desservis. Sur plusieurs sites, différents acteurs publics ont déjà entrepris de libérer du foncier qui leur appartient afin de le rendre constructible.



Inscrit dans la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, le chiffre fait l'objet d'un large consensus politique : si elle veut maintenir son attractivité et son dynamisme, et aussi épargner à ses habitants de longs trajets entre le domicile et le lieu de travail, la région Île-de-France doit construire 70.000 logements neufs par an d'ici à 2030, soit près du double du rythme actuel, très nettement insuffisant. Comment y parvenir ? Entre autres en libérant du foncier. Le réseau Grand Paris Express contribuera à la réalisation de cet objectif prioritaire puisque du foncier aujourd'hui délaissé car trop mal desservi par les transports en commun sera mécaniquement rendu attractif.

Le devenir du quartier de Créteil-L'Échat constitue un bon exemple de cet effet de catalyse sur l'offre de logements que représente l'arrivée programmée d'une gare du Grand Paris Express. Principalement érigé dans les années 1970, ce lieu de vie de 26.000 habitants et plus de 18.000 emplois est stratégique pour le département du Val-de-Marne, puisqu'on y trouve notamment le CHU Henri Mondor et l'Université Paris-Est Créteil. Mais, malgré son dynamisme, l'attractivité de Créteil-L'Échat est pénalisée par une très faible offre de logements : moins de 50 y sont construits par an depuis 2006 dans le quartier de la gare. Il existe pourtant du foncier disponible, car plusieurs parcelles détenues par des collectivités publiques (État, conseil général, Assistance publique des Hôpitaux de Paris) ne sont pas utilisées.

EFFET D'ENTRAÎNEMENT

La décision de créer la future gare souterraine de Créteil-L'Échat sur la ligne 15 - qui sera en correspondance avec la station de la ligne 8 déjà existante - a donc été l'occasion, pour ces propriétaires fonciers publics, de libérer leurs terrains sous-utilisés afin de permettre à la Société du Grand Paris, aux promoteurs privés et aux bailleurs sociaux, de lancer un grand programme d'habitat autour de la gare. Dans un rayon de 800 mètres, soit 15 minutes à pied, 2.200 logements (y compris une résidence étudiante) et 18.000 m² de bureaux pourraient ainsi sortir de terre. Sur ce total, 200 logements sont étudiés au-dessus de la gare souterraine et à sa proximité immédiate et 600 autres à moins de 400 mètres.

Cet effet d'entraînement, où différents acteurs publics se mobilisent pour libérer du terrain constructible autour d'une gare du Grand Paris Express, n'est pas un cas isolé. À Villejuif, les projets de développement autour de l'Institut Gustave Roussy - premier centre européen de lutte contre le cancer - ont été ainsi fortement accélérés et amplifiés après la décision de doter le site d'une gare où se croiseront deux lignes de métro, la 14 et la 15. D'une première esquisse portant sur une vingtaine d'hectares en 2006, on est passé à la création d'une

zone d'aménagement concertée de 82 hectares. De quoi créer 400.000 à 600.000 mètres carrés de bureaux, équipements et locaux d'activités qui aideront Gustave Roussy à devenir, grâce à la fertilisation croisée entre industrie, recherche et pratique médicale, une des références mondiales en cancérologie. Mais aussi de quoi bâtir 2.500 à 2.900 logements, dont 900 d'ici à 2017.

UNE AUGMENTATION DE L'OFFRE FONCIÈRE

Baptisé Campus Grand Parc, le site de Villejuif est l'un des cinq choisis en octobre 2014 par le gouvernement pour être traités en priorité (tous se trouvent à proximité immédiate de gares existantes ou futures), dans le cadre d'un plan de mobilisation pour l'aménagement et le logement proposant de nouveaux outils d'aménagement et un soutien aux collectivités qui construisent. Une quinzaine d'autres seront précisés ultérieurement.

La création d'une opération d'intérêt national (OIN) multi-sites permettra, en concertation avec les collectivités concernées d'accélérer et débloquent les situations complexes. Elle donnera à l'État des pouvoirs exceptionnels en matière d'urbanisme. L'Agence Foncière et Technique de la Région Île-de-France sera transformée en Grand Paris Aménagement. Elle pilotera et coordonnera l'OIN multi-sites. La mobilisation en faveur du logement s'accompagnera d'une action résolue pour résorber l'habitat indigne. Pour accompagner la construction des équipements nécessaires et pour accueillir les populations nouvelles, une aide aux maires bâtisseurs est nécessaire. Enfin, l'Établissement Public Foncier unique d'Île-de-France, fusionnant les quatre établissements existants, sera mis en place courant 2015. Il permettra une action démultipliée dans le domaine stratégique du portage foncier.

Ainsi, la dynamique enclenchée par la construction du Grand Paris Express ne se limitera pas à la seule augmentation de l'offre foncière : il y aura aussi un important aspect qualitatif. En particulier, le désenclavement des quartiers les plus pauvres permettra d'y construire des logements diversifiés (logements étudiants, accession sociale, logements libres...) et donc d'y améliorer la mixité sociale.

LE DÉSENCLAVEMENT DES QUARTIERS POPULAIRES PERMETTRA D'Y CONSTRUIRE DES LOGEMENTS DIVERSIFIÉS ET D'Y AMÉLIORER LA MIXITÉ SOCIALE

UN OBSERVATOIRE POUR ÉTUDIER LES PRIX DU FONCIER

L'arrivée d'une gare du Grand Paris Express aura-t-elle un effet inflationniste sur le prix du foncier à proximité ? Les experts sont divisés. D'une part, un terrain mieux desservi devrait logiquement prendre de la valeur. Mais de l'autre, l'augmentation de l'offre de foncier constructible devrait atténuer ce phénomène.

Pour mesurer précisément le phénomène, la Société du Grand Paris a créé un observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares. Pour l'heure, le nombre de transactions portant sur des maisons et appartements tend à être plus fourni dans les quartiers de gare qu'aux alentours. Mais les prix relevés dans un rayon de 800 mètres autour des gares suivent l'évolution du marché.



QUARTIERS DE GARE, LES MUTATIONS URBAINES ENFIN POSSIBLES



L'arrivée d'une gare du Grand Paris Express est l'occasion de lancer ou d'accélérer la revitalisation d'un quartier et de reconquérir des friches industrielles. La mutation et la densification de ces quartiers est un puissant outil de lutte contre l'étalement urbain.



Principalement irriguée jusqu'à présent par des liaisons radiales - lignes du RER, du Transilien, autoroutes... -, la métropole francilienne s'est fortement étalée ces dernières décennies, consommant toujours plus d'espaces naturels et de terres agricoles. Or, malgré une densité apparemment forte en première analyse (212 habitants à l'hectare dans Paris et 67 en première couronne, ce qui est élevé en comparaison d'autres métropoles mondiales), le cœur de l'agglomération recèle beaucoup de terrains peu ou mal utilisés car délaissés par les investisseurs du fait de leur enclavement. On voit ainsi aujourd'hui, dans le périmètre des futures 68 gares du métro Grand Paris Express, de nombreuses friches urbaines ou des zones industrielles en déshérence cohabiter avec des quartiers pavillonnaires construits entre les deux guerres, ou bien avec des grands ensembles de logements sociaux érigés durant les Trente Glorieuses et mal raccordés au reste de la métropole.

Par sa conception en rocade, qui permettra de relier entre elles les principales lignes radiales du réseau existant et ainsi d'accélérer les déplacements de banlieue à banlieue, le métro Grand Paris Express fera d'une pierre deux coups. D'une part, les habitants des territoires les plus enclavés de la métropole seront mis sur un pied d'égalité avec ceux

qui sont mieux desservis (la majeure partie du territoire de la première couronne sera à moins de 2 kilomètres d'une gare, soit un quart d'heure à vélo). D'autre part, les friches situées à proximité des 68 futures gares du nouveau métro redeviendront économiquement attractives aux yeux des investisseurs, ce qui permettra d'y mener à bien des projets urbains de requalification de quartiers défavorisés.

LES HABITANTS DES TERRITOIRES
LES PLUS ENCLAVÉS
DE LA MÉTROPOLE SERONT MIS
SUR UN PIED D'ÉGALITÉ

DES QUARTIERS PLUS GRANDS QUE PARIS

Afin de mieux connaître les potentialités de mutation des quartiers autour des nouvelles gares et de les comparer entre eux, un observatoire des quartiers de gare a été mis en place. Chaque quartier de gare est compris dans un rayon de 800 mètres autour de la gare soit une distance de quinze minutes à pied. Pris ensemble, ces quartiers autour des 68 gares représentent une superficie considérable : 138 km², contre 105 km² pour Paris. La construction du réseau Grand Paris Express représente donc une opportunité majeure pour accélérer à grande échelle les mutations urbaines en faveur d'une métropole plus dense et mieux connectée. Une analyse prospective à l'horizon 2040 a ainsi montré que la réalisation du métro, associée à une politique volontariste de densification urbaine, permettrait de déclencher la construction dans un rayon de 800 mètres aux abords des gares de 250.000 à 400.000 logements (10.000 à 15.000 logements par an) soit 14 % à 21 % des 70.000 logements programmés et de 13,5 à 22,5 millions de m² de plancher pour les locaux d'activités économiques. Ces terrains densifiables autour des gares ne représentent que 5,4 % de la superficie de l'agglomération. Reste, au cas par cas, à évaluer précisément le potentiel parfois méconnu de ces quartiers à réinventer. Mis en place par la Société du Grand Paris, en partenariat avec l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) et la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement en Île-de-France (DRIEA), l'Observatoire des quartiers de gare a justement pour objectif de combler cette lacune, sur chacun des 68 sites concernés.

Ainsi, l'observatoire des quartiers de gare témoigne du grand nombre de projets d'aménagement à l'étude, voire déjà engagés autour des futures gares du Grand Paris. D'ores et déjà, dans plus d'une vingtaine de sites, les gares du Grand Paris Express s'inséreront dans des projets urbains à l'étude ou en cours de réalisation et portés par les collectivités locales ou par des établissements publics d'aménagement de l'État. La dynamique créée par le projet de transport joue, en ce cas, un rôle d'accélérateur du projet urbain.

Dans les autres sites, les gares du Grand Paris Express ne sont pas intégrées à un projet urbain préexistant. Leur implantation ne doit cependant rien au hasard : soit une correspondance avec une gare existante était nécessaire pour mailler au mieux le réseau, soit la gare nouvelle permettait aux élus locaux de soutenir le développement d'une nouvelle centralité ou le renouvellement d'une partie de leur territoire.

De fait, l'étude de l'insertion du projet de gare avec les acteurs locaux a souvent fait émerger des potentialités de construction complémentaires sur le foncier acquis par la Société du Grand Paris pour réaliser le chantier. Les gares du Grand Paris deviennent alors des déclencheurs de projets urbains, symboliques de la mutation des territoires recherchée.

UN PACK PUBLIC DE L'AMÉNAGEMENT

C'est pourquoi, il a semblé nécessaire de chercher à renforcer les effets des gares du Grand Paris en terme d'urbanisation, afin de contribuer à accélérer la construction de logements aux abords des gares du Grand Paris. La SGP a proposé aux principaux opérateurs fonciers et immobiliers de l'État sur le territoire du Grand Paris, l'AFTRP et l'EPFIF ainsi que l'ANRU de conduire cette réflexion conjointement. Ils se sont rassemblés dans un « Pack de l'aménagement ». Cette initiative vise à identifier les sites aménageables les plus importants dans les quartiers de gare ou à proximité, et à proposer aux communes et à l'État des mesures pour accélérer et mettre en œuvre leur mutation.

Gare par gare, les partenaires du Pack de l'aménagement mettront en commun leurs connaissances sur le foncier mutable et sur les opérations d'aménagement en cours ou prévues dans le rayon de 800 mètres autour des gares ou à proximité immédiate. Ils analyseront ensemble, chacun en fonction de son expertise et de son expérience des territoires, les conditions de mobilisation des secteurs présentant un fort potentiel. Lorsque les potentiels d'aménagement identifiés ne font pas à ce jour l'objet d'un projet d'aménagement, les partenaires du Pack de l'aménagement proposeront aux élus du territoire concerné un programme d'aménagement raisonné. À cette dynamique des opérateurs de l'État seront associés les autres aménageurs publics afin de démultiplier les mutations urbaines autour des gares du Grand Paris Express.

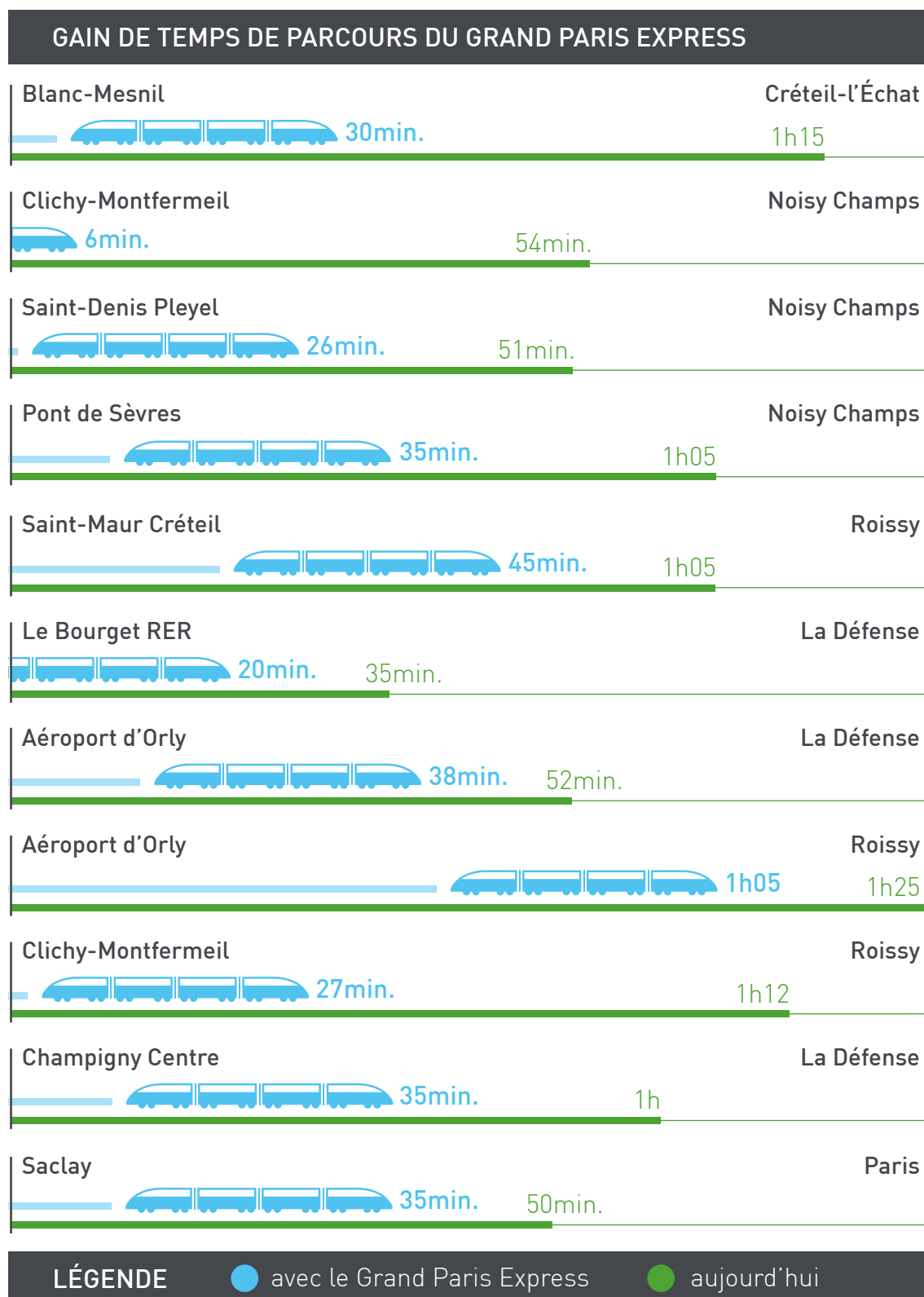
LES PARTENAIRES DU PACK DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSERONT AUX ÉLUS UN PROGRAMME D'AMÉNAGEMENT RAISONNÉ

UNE DENSIFICATION AU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT

La densification des quartiers des gares du Grand Paris Express, jointe à une politique volontariste de réduction de l'étalement urbain, est un important facteur d'amélioration de la qualité de l'environnement dans la région, et ce, grâce à plusieurs leviers. D'abord, une stratégie d'aménagement incorporant densité et mixité urbaine autour des nouveaux nœuds d'une infrastructure de transports en commun facilitera le report modal de la voiture vers les transports en commun ; d'où une réduction substantielle des émissions

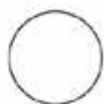
de gaz à effet de serre. Mais contrairement à ce qu'on pourrait penser de prime abord, ce n'est pas cette moindre utilisation de la voiture qui permettra les économies les plus substantielles. L'essentiel proviendra en fait de gains plus indirects, liés au coup de frein donné à l'étalement urbain. Car avec ce coup de frein diminuera le besoin de construire et d'entretenir de nouvelles voiries et de nouveaux réseaux divers (eau, chauffage...).

ACCÉLÉRER À GRANDE ÉCHELLE LES MUTATIONS URBAINES EN FAVEUR D'UNE MÉTROPOLE PLUS DENSE ET MIEUX CONNECTÉE



La production de logements s'accélérera dans les quartiers de gares du Grand Paris

— Grand Paris Express (GPE)
Le métro du Grand Paris
..... Au-delà de 2030



Rayon de 800 m autour
des gares du GPE

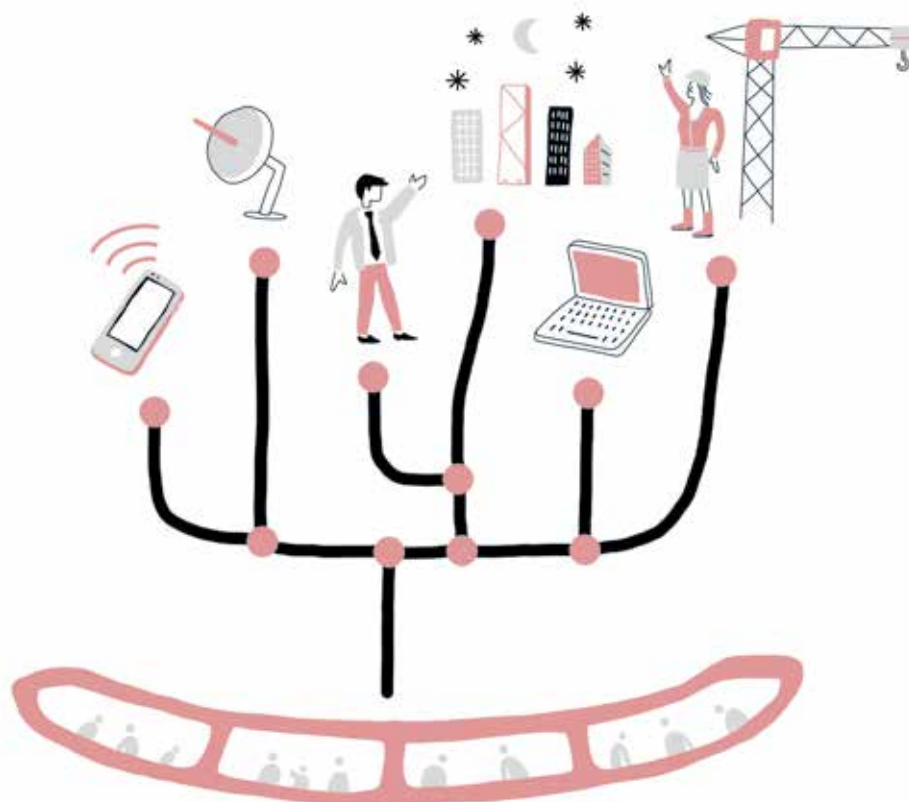
--- Nouvelles lignes de métro, RER,
tangentiellles, Charles de Gaulle Express
— Lignes de métro et RER existantes

■ Végétation ■ Bâti





INVESTIR



UN BOOSTER D'INNOVATION, DE CROISSANCE ET DE PRODUCTIVITÉ



L'agglomération parisienne est une ville-monde pour l'industrie et la recherche, et la première en Europe. Le Grand Paris Express sera le moteur d'une dynamique nouvelle pour le siècle à venir.



UN PUISSANT FACTEUR DE CONNECTIVITÉ ET UN ACCÉLÉRATEUR DE CROISSANCE

La région Capitale, avec son PIB de 600 milliards d'euros et ses 6 millions d'emplois, est un lieu de haute productivité et d'excellence pour les entreprises et grands organismes de recherche. Elle contient un appareil productif dense et diversifié avec 843.000 sociétés au 1^{er} janvier 2012. Elle est un lieu privilégié de nombreuses fonctions centrales, sièges sociaux et services aux entreprises (près de 890.000 emplois et 103 milliards d'euros de valeur ajoutée), accueillant notamment les sièges de plusieurs dizaines de grands groupes internationaux et nombre de sociétés en pointe de l'innovation mondiale. Elle bénéficie d'une présence affirmée dans maints secteurs porteurs. Citons parmi eux l'aéronautique et le spatial, avec des leaders mondiaux présents sur plusieurs segments ; les sciences du vivant et de la santé où l'Île-de-France, première région européenne dans ce domaine, concentre la moitié de la recherche académique française ; le secteur de l'optique et de la photonique qui représente à lui seul près de 50.000 emplois et 5 milliards d'euros de valeur ajoutée ; ou encore les services publics en réseau, avec 80.000 emplois, 12 milliards d'euros de valeur ajoutée et la présence des leaders mondiaux de l'énergie et de la gestion de l'eau et des déchets.

La filière numérique comprend un important tissu de PME innovantes et une forte capacité d'innovation des segments créatifs à haute valeur ajoutée (160.000 emplois dans les technologies et applications digitales), avec une croissance plus soutenue en Île-de-France qu'en Europe (4 % contre 3.5 %). Pour sa part, la logistique francilienne représente plus de 33 % du poids de la filière nationale avec des territoires en développement (Axe Seine, Grand Roissy, Sénart), de forts enjeux (logistique urbaine, innovations technologiques et de service) et de nombreux atouts (filiale créatrice d'emplois, capacité d'adaptation, aptitude à former ses salariés).

La région compte sept pôles de compétitivité qui regroupent plus de 2.700 entreprises et organismes de recherche dans chacune des grandes filières industrielles stratégiques. Ces pôles ont initié et labellisé plus de 300 projets de recherche et développement collaboratifs en permettant de renforcer les liens aux seins de filières productives franciliennes.

MIEUX CAPTER LES EMPLOIS INTERNATIONALEMENT MOBILES

S'agissant des investissements productifs et des emplois internationalement mobiles, l'Île-de-France accueille chaque année 6.000 emplois internationaux en moyenne sur un total européen de 160.000 emplois créés chaque année en Europe entre 2006 et 2010 (un chiffre inférieur depuis la crise), l'Europe représentant un tiers de l'ensemble mondial. N'oublions pas non plus que le stock des emplois internationalement mobiles de la région est considérable : de 20 % à 30 % de l'emploi salarié total de la région Île-de-France, selon l'INSEE. Une amélioration du fonctionnement métropolitain aura indéniablement un effet positif pour augmenter ces emplois nouveaux et consolider ceux existants. À l'inverse, compte tenu de la concurrence internationale avivée, ces emplois internationalement mobiles seraient en compétition avec d'autres places sans la réalisation de l'infrastructure. Ajoutons enfin l'impact positif du projet sur l'attractivité touristique. Alors que la région accueille 30 millions de touristes étrangers par an, les accès aux aéroports de Paris sont notoirement insuffisants en comparaison des standards internationaux. La poursuite de la tendance actuelle aurait indéniablement un effet négatif sur l'image de la métropole comme lieu privilégié de rencontres internationales.

Le métro aura aussi pour effet de faciliter la circulation des agents économiques et des idées dans la région. Il contribuera donc à accentuer les conséquences positives des différentes mesures déjà engagées pour la dynamisation de l'innovation en Île-de-France, que ce soit l'amélioration du fonctionnement de la recherche et des universités ou le meilleur maillage entre les producteurs de connaissances et les entrepreneurs. Ces effets s'inscrivent dans une perspective dynamique de création d'activités innovantes.

Enfin, l'amélioration du fonctionnement interne du marché du travail, du fait d'une meilleure connexion entre les différents bassins de population et d'emploi, permettra un meilleur rapprochement physique entre les lieux d'offre de travail et ceux de demande. Cela permettra aussi bien d'augmenter à terme le niveau de l'emploi effectif que de réduire le chômage structurel.

LES ENTREPRISES SONT SENSIBLES À L'ACCESSIBILITÉ POUR LEURS EMPLOYÉS ET LEURS CLIENTS

LA FRANCE, TROISIÈME PAYS LE PLUS INNOVANT DU MONDE POUR SES GRANDES ENTREPRISES OU ORGANISMES

L'agence Thomson Reuters procède tous les ans à un classement des 100 entreprises les plus innovantes dans le monde en s'appuyant sur trois classes de critères :

- ≈ le nombre des brevets publiés, avec un coefficient de correction pour les familles de brevets ;
- ≈ le pourcentage des brevets octroyés par rapport aux brevets déposés, indice de l'efficacité dans la stratégie de brevets des entreprises ;
- ≈ le degré d'internationalisation des brevets par le pourcentage des brevets déposés dans les quatre grandes zones (Etats-Unis, Europe, Japon, Chine) dans l'ensemble du portefeuille ;
- ≈ l'influence des recherches, par le nombre des citations dans les autres brevets au cours des cinq dernières années (en excluant les citations faites dans l'entreprise elle-même).

En 2013, ce palmarès des 100 entreprises ou organisations les plus innovantes du monde comporte 45 entreprises états-uniennes, 28 japonaises et 12 françaises, dont le CNRS, le CEA et l'Institut Français du Pétrole. Notre pays se situe donc par la « puissance » de ses grandes entreprises ou organisations devant l'Allemagne. Il faut noter que ces données sont assez stables dans le temps et que nos grands organismes de recherche se situent dans la même « première division mondiale » que le célèbre Fraunhofer, l'organisme allemand spécialisé dans la recherche appliquée.

UNE DYNAMIQUE GLOBALE

Le Grand Paris Express sera donc un puissant facteur de connectivité et un accélérateur de croissance et de productivité. Sa réalisation sera à l'origine d'une croissance supplémentaire d'emplois : la Société du Grand Paris estime que l'infrastructure générera à elle seule plus de 115.000 emplois sur la période 2005-2030. Ce chiffre représente une hypothèse « raisonnable » selon le Conseil scientifique indépendant de la Société du Grand Paris.

Ce surcroît attendu de dynamisme se nourrit à plusieurs sources. Ainsi, le Grand Paris Express aura un effet marqué sur l'attractivité de la région pour les investisseurs internationaux, tant industriels, tertiaires que résidentiels. On l'a déjà vérifié par le passé : les conclusions des premières études réalisées par la Société du Grand Paris sur les effets de création des gares du RER montrent que la réalisation d'une gare a eu un effet sur les investissements étrangers supérieur à celui exercé sur les autres entreprises : le surcroît d'activités induit par une gare RER était en effet de 4 % à 9 % pour l'ensemble des entreprises, mais de 5 % à 10 % pour celles à capitaux étrangers. Car la localisation des sièges sociaux est très sensible à la présence locale d'entreprises de services aux entreprises. Ces dernières étant très attentives à la qualité du réseau de transport, la création d'un nouveau réseau peut donc générer un effet d'agglomération cumulatif entre ces deux groupes d'entreprises.

Et on commence à constater le même phénomène depuis que le projet de Grand Paris Express a été consolidé. Les investisseurs internationaux savent qu'ils profiteront d'un marché du travail plus performant en raison de l'amélioration de l'accessibilité entre les différents lieux de résidence et les centres d'emploi, ainsi que d'une polarisation de l'activité qui leur permettra de bénéficier d'économies d'agglomération. Ils savent également qu'il est de leur intérêt d'anticiper le plus tôt possible sur les avantages futurs de la métropole. Ils vont ainsi contribuer à la polarisation autour de nœuds de transports, et donc renforcer les effets économiques et sociaux de l'agglomération urbaine.

UNE ORGANISATION SPATIALE PLUS EFFICACE

La répartition des populations et des emplois à l'intérieur des métropoles est globalement le fruit d'un équilibre entre la demande et l'offre de surfaces bâties des différents acteurs, qui se traduit dans la valeur foncière d'une parcelle. Les résidents préfèrent, à budget donné, avoir le maximum d'espace pour vivre et un bon accès aux emplois et aux différents équipements urbains. Les entreprises arbitrent entre, d'une part, le coût des implantations, et, d'autre part, aussi bien les rendements croissants qui ont tendance à favoriser des implantations de plus grande taille en périphérie, que les effets d'agglomération qui les amènent à se rapprocher les uns des autres. Elles pondèrent aussi leurs différents coûts : ceux de transport qui les incitent à s'installer près de leurs marchés ou de leurs sources d'approvisionnement et les coûts fonciers qui les repoussent loin des zones denses. Quand il s'agit d'activités de services aux entreprises à haute valeur ajoutée, elles ont donc tendance à se localiser plutôt dans le cœur des agglomérations malgré le niveau élevé des valeurs foncières, car ces entreprises sont sensibles à l'accessibilité pour leurs employés et leurs clients.

Pour les activités à faible valeur ajoutée unitaire et à fort besoin de surface par emploi, comme la logistique, elles ont au contraire tendance à se localiser en périphérie des villes.

Ces différentes forces en mouvement créent des phénomènes cumulatifs et durables d'agglomération et de spécialisation relative des espaces urbains. La localisation des emplois et des entreprises dans la région sera ainsi graduellement transformée du fait de la mise en service du métro automatique, car l'accessibilité est un des paramètres centraux de localisation des entreprises et des populations.

La réalisation du Grand Paris Express incite donc à une croissance moins étalée, préservant les terres agricoles d'une urbanisation anarchique, et offre des infrastructures directrices pour un développement mieux organisé de la métropole.





LES ENTREPRISES ANTICIPENT LE GRAND PARIS



Depuis le regroupement de compétences autour des pôles de compétitivité, jusqu'au déploiement d'une stratégie régionale, nombre d'acteurs économiques intègrent déjà le futur métro dans leurs scénarios de croissance.



Il y a, d'abord, les pionniers. Défricheurs de lieux devenus au fil des ans des pôles économiques de premier ordre, tels le plateau de Saclay dans les sciences fondamentales, la "vallée des biotechs" entre Orly et Paris, ou Guyancourt dans la recherche automobile autour des 10.000 personnes du Technocentre de Renault, ils comptent les mois qui les séparent encore de la mise en service du Grand Paris Express. Directeur général de Horiba, la filiale d'une entreprise japonaise de haute technologie qui a quitté il y a deux ans Chilly-Mazarin pour Palaiseau, James Thepot résume bien cette attente. L'effet cluster, se réjouit-il, joue déjà à plein. "L'objectif premier du déménagement était de nous insérer dans la communauté scientifique du plateau de Saclay", dit-il, en particulier de nouer des liens plus forts avec l'Ecole polytechnique, voisine. Cette première étape réalisée, son dirigeant espère beaucoup, désormais, du confort promis par l'arrivée du métro. Pas seulement parce qu'il facilitera les trajets des salariés et ceux des nombreux visiteurs étrangers (Horiba exporte 85% de sa production). Mais aussi pour d'autres raisons : la création d'un pôle de vie autour de la future gare favorisera l'apparition de commerces et restaurants, plutôt rares sur le plateau. Et il attend "avec impatience" de pouvoir se raccorder aux fibres optiques déployées sur le trajet du métro : "Pour un cluster de recherche, c'est une infrastructure indispensable".

Animateur du cluster Cancer Campus, un projet qu'il a lancé en 2006 à Villejuif autour de l'Institut Gustave Roussy, le professeur Gilbert Lenoir fonde lui aussi de grands espoirs sur le Grand Paris Express. Avant même l'arrivée de la gare qui mettra Villejuif en correspondance avec les lignes 14 et 15, la greffe commence à prendre. Ouverte en 2011, une première pépinière d'entreprises en lien avec Gustave Roussy est pratiquement pleine, avec une douzaine de sociétés totalisant 200 emplois. Quant au remplissage des futurs bâtiments du cluster, il ne se fait aucun souci. L'équation, en fait, est très simple : "Déjà, des personnels soignants viennent du monde entier se former ici, et nos chercheurs tiennent la plupart de leurs réunions en anglais. Songez quelle sera notre force quand nous pourrons offrir de nouveaux locaux, distants à quelques minutes seulement de Saclay, Paris ou Orly !".

LE GRAND PARIS AU CŒUR DES STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT

Ces pionniers ne sont pas les seuls à anticiper sur la nouvelle carte du Grand Paris. Ainsi d'Airbus Helicopters, qui achève sur l'ancienne base aéronavale de Dugny-Le Bourget la construction de son nouveau site de production de pales d'hélicoptères, en remplacement de l'usine de La Courneuve. "La logique industrielle plaide pour un regroupement de la production, par exemple à Donauwörth en Allemagne, explique-t-on dans l'entreprise. Mais nous aurions perdu de précieuses compétences". Et la région aurait vu disparaître près d'un millier d'emplois. Airbus Helicopters a donc choisi de garder l'usine de pales près de Paris, et même de regrouper sur le nouveau site une partie des activités de recherche éparpillées en Île-de-France. La proximité des pistes du Bourget et l'arrivée programmée de la ligne 17 du métro à l'aéroport ont finalement rendu possible non seulement la sauvegarde des emplois dans la région, mais aussi la création sur place d'un nouveau cluster aéronautique.

Au-delà de ces exemples concernant tel ou tel pôle de développement, les grands groupes rayonnant sur toute la région ont eux aussi pris conscience de leur intérêt à intégrer le Grand Paris Express dans leurs stratégies, tel le groupe Crédit Agricole qui, toutes entités confondues, emploie plus de 32.000 personnes en Île-de-France. Directeur commercial Collectivités et Aménagement du territoire de la branche Crédit Agricole Île-de-France (CA IDF), Dominique Boué en est convaincu : "Le Grand Paris est un puissant accélérateur de l'évolution de notre territoire". Et la banque en attend plusieurs avantages. Décidé dans le cadre du projet d'entreprise du Crédit Agricole Île-de-France baptisé Ambitions 2015, le regroupement d'une cinquantaine d'agences sur 330 prend ainsi d'ores et déjà en compte l'arrivée des futures gares. Mais l'enjeu majeur, c'est le financement des clients. Vis-à-vis des projets publics ou privés autour des gares, "nous jouerons pleinement notre rôle et nous en avons les moyens", déclare Dominique Boué. En particulier dans le logement, un domaine où le CA IDF veut gagner un point de part de marché sur la concurrence : "L'idée est de mobiliser toutes nos compétences", qu'il s'agisse du crédit aux particuliers, de la promotion immobilière ou du financement des bailleurs sociaux. Car au final, "si le territoire se développe, la hausse des crédits accordés se traduira par une augmentation de notre activité". CQFD.

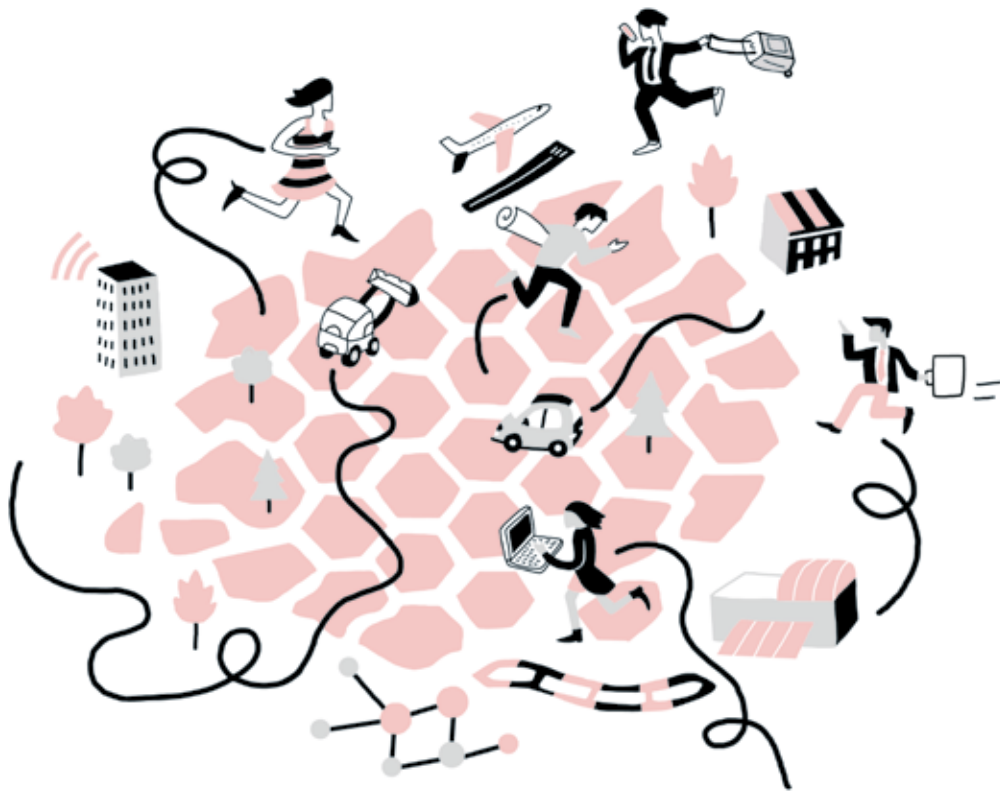
ANTOINE BARY : « LES GRANDS GROUPES COMMENCENT À TENIR COMPTE DU GRAND PARIS EXPRESS »

Filiale de la banque BNP Paribas, la société BNP Paribas Real Estate couvre l'ensemble de la chaîne immobilière. Directeur associé « Corporate Services », Antoine Bary suit les grands clients de BNP Paribas Real Estate sur tous leurs sujets immobiliers. Il témoigne ici de la façon dont les entreprises appréhendent le futur métro.

« L'arrivée du Grand Paris Express commence à être prise en compte par les grandes entreprises. Alors que le sujet était jusqu'à présent pour elles assez théorique, nous avons ressenti en 2014 le désir de certaines d'entre elles d'intégrer l'impact du futur métro dans leur réflexion sur leurs décisions de futur déménagement. Ce sont pour l'heure essentiellement des groupes français de très grande taille - en clair, ceux du CAC 40, et des entreprises du secteur public et parapublic. Employant beaucoup de salariés en Île-de-France, ces groupes disposent parfois de locaux disséminés un peu partout dans la région, et aussi, pour certains d'entre eux, de terrains actuellement mal desservis par les transports en commun mais proches de futures stations et dont ils commencent à prendre conscience du potentiel de valorisation.

Pour un groupe qui souhaite regrouper des équipes éparpillées dans un immeuble d'au moins 20.000 mètres carrés, la perspective du Grand Paris Express permet d'ores et déjà d'élargir la palette des possibilités. Il peut, classiquement, opter pour La Défense ou Paris intra-muros - redevenus attractifs compte tenu de la baisse des prix de l'immobilier de bureau, mais il peut aussi choisir de faire construire près d'une des futures gares. Compte tenu du délai de près de quatre ans nécessaire à une telle opération, le bâtiment lui serait livré peu de temps avant la livraison de la ligne 15.

La réflexion est en revanche moins engagée quant à l'opportunité de s'installer près d'une gare des autres lignes, car elles seront mises en service ultérieurement. Et elle est encore balbutiante chez les PME, qui se projettent à cinq ans au grand maximum. Cela étant, le lancement des premiers travaux aidera puissamment à la prise de conscience. À cet égard, l'année 2015 sera un vrai tournant. En attendant, même si un client ne nous le demande pas, nous lui proposons d'intégrer le Grand Paris Express dans sa réflexion. »



L'EMPLOI, L'EMPLOI, L'EMPLOI...



À partir de 2018, la construction du Grand Paris Express mobilisera 18.000 emplois par an. Le tracé du métro sera aussi l'occasion de mener une ambitieuse politique d'insertion sociale dans les quartiers traversés. D'ores et déjà, tous les partenaires se mobilisent.



Sans attendre les 115.000 emplois induits à terme par la réalisation du Grand Paris Express (lire page 13), le chantier du métro sera, par lui-même, un gros générateur d'emplois important dans la région Île-de-France. À partir de 2018, année marquée par la montée en puissance des travaux sur la ligne 15, ce sont en effet 18.000 emplois directs qui seront mobilisés par an, dont 12.000 pour la réalisation de l'infrastructure selon la Fédération nationale des travaux publics (FNTP), et 6.000 pour la fourniture des équipements et du matériel roulant selon la Fédération des industries ferroviaires (FIF).

Par ailleurs, la Société du Grand Paris estime que les travaux et chantiers relevant de son autorité représenteront un potentiel de près de 20 millions d'heures d'insertion, faisant ainsi de ce projet la plus importante opération d'insertion sociale jamais réalisée. Traversant un grand nombre de quartiers en « politique de la ville » en Île-de-France, le tracé du futur métro sera ainsi l'occasion de conduire une politique exigeante en termes d'accès des populations concernées aux emplois créés, tout en étant compatible avec les nécessités industrielles de la conduite des chantiers.

UNE OPÉRATION D'INSERTION SOCIALE D'UNE AMPLEUR CONSIDÉRABLE

18.000 EMPLOIS DIRECTS SERONT MOBILISÉS PAR AN, DONT 12.000 POUR LA RÉALISATION DE L'INFRASTRUCTURE, ET 6.000 POUR LA FOURNITURE DES ÉQUIPEMENTS ET DU MATÉRIEL ROULANT

MÉTIERS EN TENSION : LA RÉINSERTION PAR L'EMPLOI

À titre d'exemple concernant les personnes placées sous main de justice, la Société du Grand Paris a engagé avec la Direction de l'administration pénitentiaire une réflexion sur la réinsertion par l'emploi. L'objectif est de permettre à ces personnes de se former pour accéder aux métiers qui seront sous tension dans un avenir proche. À l'horizon 2018, il sera ainsi nécessaire de recruter environ 300 soudeurs pour répondre aux besoins du Grand Paris Express, 1.300 professionnels du terrassement, ou encore 900 professionnels dans le domaine de la réalisation d'ouvrages d'art métalliques.

GRAND PARIS EMPLOI : UN GUICHET POUR LES OFFRES

Pour tirer le meilleur parti possible de ce potentiel, tous les acteurs se mobilisent. Ainsi, la Préfecture d'Île-de-France, la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECTE), Pôle emploi, la Société du Grand Paris, la Région Île-de-France, les fédérations professionnelles et le Rectorat, associés aux Fédérations de travaux publics, ont-elles convenu de s'associer dans le cadre d'une convention pour mener les actions suivantes :

- ≈ Construire une méthode de coordination entre les acteurs pour faciliter le partage régulier d'informations ;
- ≈ Mobiliser les entreprises sur le terrain, et en particulier les TPE, PME et structures d'insertion par l'activité économique afin de leur donner toutes les informations utiles en vue de leur permettre de se préparer aux opportunités de marchés liées aux chantiers du Grand Paris ;
- ≈ Coordonner et animer le réseau des acteurs de l'insertion.
- ≈ Créer un dispositif de centralisation des offres d'emploi auprès de Pôle emploi : Le Grand Paris Emploi ;
- ≈ Inciter les entreprises attributaires à déclarer leurs offres d'emploi auprès du Grand Paris Emploi.

L'objectif de cette convention est de mettre en place une méthode et une organisation entre tous les acteurs de l'emploi et de la formation en Île-de-France pour, d'une part, s'assurer de la meilleure adéquation possible entre les offres d'emploi générées par les marchés publics du Grand Paris Express et les demandeurs d'emploi franciliens et, d'autre part, adapter si nécessaire les compétences des salariés et des demandeurs d'emploi aux nouveaux besoins.

Enfin, pour assurer une efficacité maximale des clauses d'insertion qu'elle va inclure dans ses marchés, la Société du Grand Paris travaille de façon active avec de nombreux acteurs de l'emploi.

Elle participe ainsi aux groupes de travail interentreprises sur les clauses d'insertion mises en place dans le cadre de la charte entreprises et quartiers du ministère de la Ville, à l'observatoire de l'insertion du BTP et aux groupes de travail « Mesure d'impact emploi – formation » du Grand Paris.

Pour atteindre cet objectif d'insertion, la Société du Grand Paris et les services de la Direction de l'administration pénitentiaire préparent une convention destinée à développer la formation des personnes sous-main de justice en milieu fermé.

Cette convention comprendrait la prise en charge financière partielle d'actions de formation auprès des personnes détenues, dans les métiers aujourd'hui identifiés comme étant particulièrement sous tension pour la réalisation du Grand Paris Express.



LIGNE 15 SUD, LES TRAVAUX ONT DÉMARRÉ



Premier tronçon du Grand Paris Express qui sera mis en service,
la ligne 15 Sud entre dans sa phase de réalisation.
Elle mobilise déjà 500 personnes.



Elle sera la première ligne du Grand Paris Express à être mise en service. Entièrement souterraine, longue de 33 km, comprenant 16 gares, traversant 22 communes et 4 départements (les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne), la ligne 15 Sud reliant Pont-de-Sèvres à l'ouest à Noisy-Champs à l'est, est attendue par plus d'un million d'habitants. Dès sa mise en service, 300.000 voyageurs emprunteront chaque jour ce métro automatique de grande capacité, dont 35.000 à 40.000 à l'heure de pointe du matin.

Dessinée depuis janvier 2011 dans le cadre d'un dialogue constant avec les acteurs locaux et les différents partenaires du projet grâce à la tenue d'une soixantaine de comités de pilotage ayant permis de positionner précisément le tracé, l'ensemble des gares et les ouvrages annexes, déclarée d'utilité publique en décembre 2014 par un décret en Conseil d'État, cette ligne entre désormais de plain-pied dans la phase de réalisation.

33 KM DE LIGNES, 16 NOUVELLES GARES, 22 COMMUNES TRAVERSÉES ET 4 DÉPARTEMENTS CONCERNÉS

UN APERÇU GRANDEUR NATURE

Conformément aux lignes directrices que s'est fixées la Société du Grand Paris, la réalisation de la ligne 15 Sud sera aussi une occasion unique de catalyser le développement futur autour des gares. Parmi les 16 gares qui ponctueront le trajet, 10 impliquent des études de projets d'aménagement menées par les villes et la Société du Grand Paris (à Issy RER, Châtillon-Montrouge, Bagneux, Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Arcueil-Cachan, Les Ardoines, Créteil-l'Échat, Saint-Maur-Créteil, Champigny-Centre et Bry-Villiers-Champigny). Ces projets portent, pour l'essentiel, sur des opérations immobilières de logement qui seront réalisées en surplomb des gares, sur l'emprise foncière de la Société du Grand Paris, ou à proximité.

Plus qu'une ligne de métro, le démarrage de la ligne 15 Sud offrira donc, déjà, un premier aperçu - mais en grandeur nature - du puissant moteur pour l'emploi que sera le Grand Paris Express dans les prochaines années en Île-de-France.

LE GRAND PARIS EXPRESS EST DÉSORMAIS DANS LA DEUXIÈME ÉTAPE DE SA FEUILLE DE ROUTE : LA PHASE « TRAVAUX »

LES PROCÉDURES ET LES PREMIERS TRAVAUX LANCÉS

La Société du Grand Paris a ainsi lancé toutes les procédures d'acquisitions foncières : le foncier de sept gares est déjà maîtrisé (à Issy RER, Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Châtillon-Montrouge, Villejuif-Institut Gustave Roussy, Vitry Centre, Créteil et Cachan), de même que les parcelles nécessaires au site de maintenance et de remisage du matériel roulant et au poste de commande et de contrôle à Champigny (le site de maintenance industrielle sera pour sa part situé à Vitry Les Ardoines). Le forage des premiers puits de reconnaissance est en cours, permettant l'analyse des sous-sols avant l'installation des sept tunneliers qui creuseront simultanément le tunnel. Puis la construction des bâtiments du site de maintenance et de remisage et du poste de commande et de contrôle sera entamée à Champigny en juillet 2015. C'est aussi sur la ligne 15 Sud que les premiers travaux préparatoires démarrent. Pour les entreprises concessionnaires, il s'agit principalement de dévier leurs réseaux souterrains d'eau, de gaz, de téléphonie, de fibre, d'assainissement, etc. Des chantiers nécessaires pour que s'engagent, fin 2016, les travaux de génie civil du Grand Paris Express. Pour les mener à bien, la Société du Grand Paris et les principales entreprises concessionnaires ont signé une charte des travaux préparatoires. Cette charte mobilise la Société du Grand Paris et les opérateurs dans une démarche collective autour de six engagements : garantir la sécurité de tous, coordonner les interventions pour un enchaînement optimal des opérations, limiter les nuisances des chantiers sur leur environnement, informer tous les publics, et notamment les riverains, sur les impacts des travaux, assurer la compréhension des travaux grâce à l'utilisation d'une charte éditoriale et graphique lisible, homogène et cohérente, et remonter toutes les informations utiles à la Société du Grand Paris pour renforcer les échanges avec les habitants.

Financés par la Société du Grand Paris à hauteur de 100 millions d'euros sur la ligne 15 Sud, ces chantiers préparatoires vont créer 1.000 emplois - trois à quatre fois plus à l'échelle de l'ensemble du réseau. D'ores et déjà, la ligne 15 Sud mobilise 500 personnes chez les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre et les architectes. Le Grand Paris Express est désormais dans la deuxième étape de sa feuille de route : la phase « travaux ». C'est la raison pour laquelle la Société du Grand Paris a signé un protocole de coopération avec la Caisse des Dépôts portant sur un cadre de financement de 4 milliards d'euros. 1 milliard d'euros de prêt sera très rapidement mis en place. En outre, le conseil d'administration de la Banque européenne d'investissement a confirmé un premier engagement aux côtés de la Société du Grand Paris à hauteur d'un milliard d'euros, dans un premier temps.



EN ROUTE VERS LES JEUX OLYMPIQUES ET L'EXPOSITION UNIVERSELLE GRAND PARIS 2024-2025



Revisiter le concept des expositions universelles,
c'est la vision d'ExpoFrance 2025 pour la candidature de la France en 2025.
Deux temps, trois territoires et un projet porté par toute la région Capitale,
ExpoFrance 2025 se développera en particulier autour du Grand Paris Express.



Trois ans après son démarrage officiel, c'est donc dans le monde immatériel d'Internet que grandira l'exposition universelle organisée en France. Puis l'événement s'articulera autour de trois cercles territoriaux : les métropoles françaises qui seront autant de portes d'entrée pour les visiteurs du monde entier, le Grand Paris avec un parcours positionné sur le Grand Paris Express et enfin le territoire historique du centre de Paris, celui qui fut jadis le cœur des expositions universelles.

50 MILLIONS DE VISITEURS

Grâce aux soutiens initiaux d'entreprises publiques et privées, les deux architectes du projet, Jean-Christophe Fromantin, député-maire de Neuilly-sur-Seine, et Luc Carvounas, sénateur-maire d'Alfortville, ont réussi à obtenir un consensus politique puissant autour d'ExpoFrance 2025. Le président de la République, François Hollande a confirmé la candidature de la France alors que le Premier ministre voit dans le projet «une magnifique opportunité pour l'image du Grand Paris et de la France dans le monde» affirmant que «l'État sera au rendez-vous de cette grande ambition.»

Dans leur rapport parlementaire, Jean-Christophe Fromantin et Bruno Leroux soulignent d'ailleurs que les cinq expositions universelles accueillies au XIX^e siècle et à l'aube du XX^e ont été «d'extraordinaires leviers de développement pour nos cultures, nos industries et notre urbanisme», et soutiennent la candidature de la France pour l'organisation d'une exposition universelle en 2025, surtout dans une période où «notre pays a besoin plus que jamais de faire valoir ses atouts». ExpoFrance 2025 séduit aussi les Français puisque 84 % d'entre eux sont favorables à cette candidature.

Rayonnement de pays, valorisation des savoir-faire et des innovations, fédération des énergies, les atouts du projet ne manquent pas et devraient séduire plus de 50 millions de visiteurs étrangers, une manne touristique et économique non négligeable !

AU RENDEZ-VOUS DES JO 2024

C'est officiel, Paris sera candidate à l'organisation des Jeux olympiques en 2024. Toutes les autorités publiques soutiennent cette initiative. Prévues en 2024, la mise en service des lignes 15 Sud, 16, 17 Nord et 14 du Grand Paris Express viendront en appui de la candidature française.

LE GRAND PARIS EXPRESS SERVIRA L'AMBITION LA PLUS INNOVANTE DE LA CANDIDATURE FRANÇAISE À L'EXPOSITION UNIVERSELLE : DÉCENTRALISER LES PAVILLONS INTERNATIONAUX EN PROPOSANT UN PARCOURS APPUYÉ

LE GRAND PARIS EXPRESS AU CŒUR D'EXPOFRANCE 2025

Le premier cercle de l'Expo sera donc le village mondial qui s'étendra de la Défense aux jardins des Tuileries en passant par le Champ-de-Mars, la tour Eiffel, le Trocadéro, le Grand Palais et le Petit Palais. Sur cette partie, les 180 pays seront représentés. Au cœur du projet ExpoFrance 2025, le Grand Paris Express servira l'ambition la plus innovante de la candidature française à l'exposition universelle : décentraliser les pavillons internationaux en proposant un parcours appuyé sur le futur métro du Grand Paris dont certaines gares iront jusqu'à accueillir des expositions ou des spectacles mutualisés ou en mouvement sur le réseau. Le Grand Paris Express deviendra le théâtre universel de l'Exposition. Y seront présentées des animations, une exposition ou un spectacle, comme à Saclay où pourrait se tenir une exposition sur l'innovation technologique, ou à Rungis, une exposition au service de l'hospitalité et des gastronomies.

C'est la raison pour laquelle la Société du Grand Paris est partenaire d'ExpoFrance 2025, un soutien qui «renforce encore la puissante dynamique portée par ce projet fédérateur et mobilisateur» souligne son président, Jean-Christophe Fromantin. Un avis partagé par Philippe Yvin, président du directoire de la SGP pour qui «l'Exposition donnera au Grand Paris une caisse de résonance universelle.» Comme ExpoFrance 2025, la Société du Grand Paris souhaite promouvoir le développement économique durable de la région Capitale et renforcer son attractivité en vue de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales. «Et à la SGP, nous nous réjouissons que les collectivités territoriales et les citoyens soient associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet structurant pour l'avenir de la région parisienne et au-delà, de la France en général.»

De par sa constitution en rocade et son ampleur – 200 km de lignes et 68 gares – le Grand Paris Express donne du souffle à l'agglomération parisienne et lui permet de maintenir son rang dans la compétition des villes de rang mondial. En dépassant ses frontières administratives et grâce à un réseau qui connecte tous ses territoires, la capitale française disposera en effet de la taille critique nécessaire pour organiser des événements internationaux de premier plan.

CRÉDITS

Ont collaboré à la réalisation de ce document

Directeur de la publication, Philippe Yvin

Directeur d'édition, Jean-Claude Prager

Rédaction en chef, Thomas Hantz

Rédaction, Claude Barjonet

Direction artistique, maquette, Aurélie Pollet et Michael Prigent

Illustrations et infographies, Vincent Mahe, Antoine Corbineau et Emilie Mudjeredian

Relecture, Dominique Goupillon

Remerciements à tous les collaborateurs de la Société du Grand Paris qui ont contribué à ce numéro, notamment :
Frédéric Willemin, Jérôme Coutant, Isabelle Rivière, Christian Garcia, Nadir Bentouta, Antoine Dupin, Catherine Barbé,
Jeremy Coste, Julien Senèze, Jean-Vincent Bonifas, Grégoire Koenig et Odile Chamussy



