

A blue-tinted photograph of a construction site. In the foreground, there is a large, deep excavation pit with concrete walls. A worker is visible at the bottom of the pit. In the background, there are various construction machines, including a tall crane and an excavator, and some residential buildings in the distance.

Rapport d'activité 2017

Société
du Grand
Paris



Observations du conseil de surveillance sur le Rapport d'activité de la Société du Grand Paris.

Avec l'arrivée à Champigny-sur-Marne du premier tunnelier du Grand Paris Express et trois ripages réalisés en temps et en heure, l'année 2017 marque une étape supplémentaire et décisive dans l'histoire du nouveau métro. Si les chantiers ont connu une montée en puissance majeure sur la ligne 15 Sud, l'ensemble du projet a connu des avancées spectaculaires, comme à Clichy – Montfermeil, où la démolition de la tour Utrillo s'inscrit dans un cadre plus large du renouvellement urbain qui accompagne l'arrivée du nouveau métro.

2017 est aussi l'année qui a vu l'ensemble du Grand Paris Express être déclaré d'utilité publique. C'est le résultat d'un long travail de concertation, de débats avec les collectivités et avec l'ensemble des Franciliens. Rarement projet d'infrastructure n'aura connu d'échanges aussi approfondis en Europe. C'est aussi cela, le caractère unique du Grand Paris Express: un projet né et mené avec les territoires.

Pour sa part, le conseil de surveillance a pris toute sa part pour permettre au projet de franchir de nouvelles étapes. Pour la première fois, il a autorisé la Société du Grand Paris à recourir à l'emprunt auprès de la Banque Européenne d'Investissement (pour 2 milliards d'euros) et de la Caisse des Dépôts et Consignation (pour 1 milliard d'euro). L'agence de notation financière Moody's a attribué la notation A AA2/Prime-1 à la Société du Grand Paris, l'une des meilleures possibles pour un établissement public français.

Le conseil de surveillance a également approuvé fin 2017 la mise en place d'un programme de financement monétaire (NeuCP) de 3 milliards d'euros afin de gérer la trésorerie de l'établissement au quotidien et d'un programme de financement obligataire (EMTN) de 5 milliards d'euros afin de couvrir le besoin de financement structurel.

Par ailleurs, le conseil de surveillance a autorisé la signature de deux conventions de financement, afin de permettre à la Société du Grand Paris de solder sa contribution de 352 millions d'euros aux schémas directeurs des RER prévus par le plan de modernisation des transports de la région Île-de-France. Ainsi, l'État, avec la Société du Grand Paris, assume ses engagements pour contribuer à la modernisation des transports existants. Les transports du quotidien et les mobilités de demain sont deux chantiers qui doivent être menés conjointement.

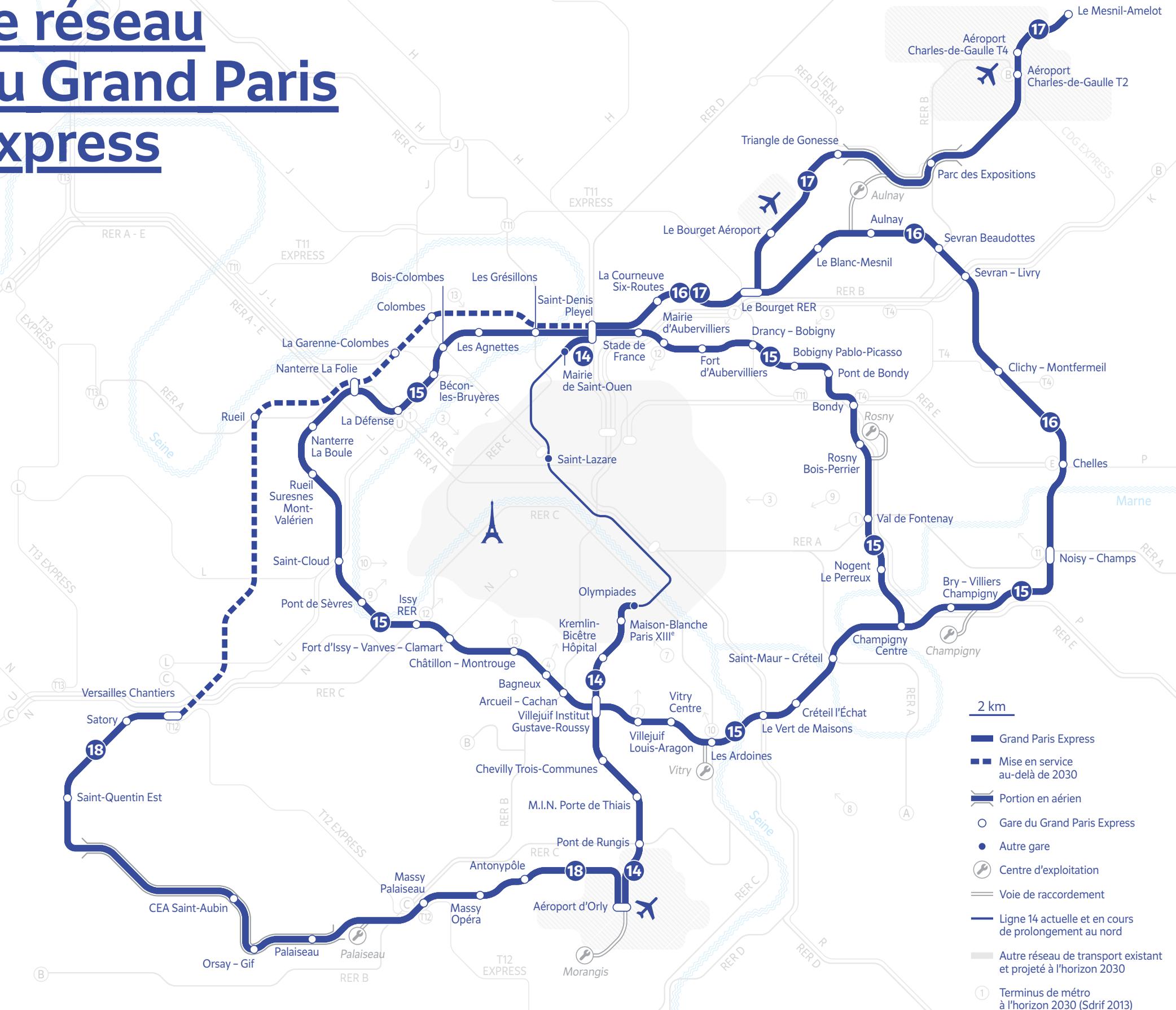
Tous ces défis ont été relevés grâce aux équipes de la Société du Grand Paris, dont il faut à nouveau saluer la mobilisation autour de ce projet sans équivalent. Ils l'ont été également grâce à l'engagement et au professionnalisme des entreprises et de toute une communauté qui accompagne la réalisation du Grand Paris Express.

Sommaire

Entretien avec Thierry Dallard	06
Faits marquants	09
Entretien avec Bernard Cathelain	32
Société du Grand Paris	35
Gouvernance	36
Entretien avec Frédéric Brédillot	38
Ressources humaines	40
Financement	42
Achats	45

Rapport d'activité 2017.
Le présent document constitue
le rapport du directoire
prévu par l'article 15 du décret
n° 2010-756 de juillet 2010
relatif à la Société du Grand Paris.

Le réseau du Grand Paris Express



* Selon faisabilité technique



Entretien

Thierry Dallard, président du directoire de la Société du Grand Paris

— "Le Grand Paris Express, le projet d'une génération." —

Quelques jours après votre nomination à la tête du directoire de la Société du Grand Paris, comment abordez-vous ce nouveau défi ?

—**T. D.** Pour avoir conduit de grands projets d'infrastructures, j'ai conscience de la dimension hors norme du Grand Paris Express. Il a fallu près d'un siècle pour réaliser les 200 km de lignes du métro parisien. Nous avons l'ambition de construire un réseau d'une longueur équivalente en 15 ans ! Toute personne engagée dans cette aventure mesure à la fois sa chance de pouvoir participer à un chantier extraordinaire, sa fierté de pouvoir apporter des solutions concrètes pour faciliter la vie quotidienne des Franciliens, et aussi l'exigence qu'il faut pour piloter et maîtriser ce projet dans toutes ses dimensions.

Le Grand Paris Express, un nouveau métro ou un projet urbain ?

—**T. D.** Tout projet de transport est un acte d'aménagement. Le Grand Paris Express va desservir des quartiers populaires aujourd'hui isolés, il va relier des bassins de vie et d'emplois, permettre le développement d'une offre nouvelle de logements. Derrière le Grand Paris

Express, il y a non seulement un projet de transport, mais aussi une vision nouvelle du développement territorial avec une volonté de densifier la métropole. Cette ambition est indispensable pour asseoir le rayonnement international du Grand Paris et relever le défi environnemental de notre siècle. Rappelons que ce projet, unique à ce jour en Europe, servira très vite de modèle pour d'autres grandes métropoles du monde.

Comment la Société du Grand Paris s'adapte-t-elle au nouveau calendrier des mises en service ?

—**T. D.** Le Gouvernement a rappelé sa détermination à réaliser l'ensemble du Grand Paris Express, qui ira donc à son terme. Président du directoire, je suis le garant de l'intégrité du nouveau métro et du respect du programme qui a été validé lors des différentes déclarations d'utilité publique. La stabilité de cette vision est importante pour les habitants, les élus, les entreprises, les investisseurs. Et, bien sûr, pour les équipes de la Société du Grand Paris qui ont su construire le consensus, avec un professionnalisme qui a été salué par tous.

Désormais, l'enjeu repose sur les moyens et les méthodes permettant de gérer les risques. De même, le Grand Paris Express a besoin de stabilité. L'instabilité génère des doutes, elle est souvent un facteur de dépenses et de délais supplémentaires. Enfin, certains risques ou aléas, s'ils devaient générer de nouveaux surcoûts, doivent pouvoir être contenus et compensés. La recherche d'optimisations, qui est demandée et qui est nécessaire, s'inscrit dans ce cadre.

— "Le Grand Paris Express est le fruit d'une vision partagée entre l'État et les collectivités locales." —

Quelle est votre conception du dialogue entre la maîtrise d'ouvrage par la Société du Grand Paris, les territoires et les élus ?

—T. D. Le Grand Paris Express est le fruit d'une vision partagée entre l'État et les collectivités locales. Ce dialogue permanent fait partie de son identité, et il est l'une des conditions de la réussite du projet. Mon expérience m'a appris qu'aucun projet n'arrive à terme s'il n'est pas porté par un collectif. La confiance des élus, des acteurs économiques, des populations est indispensable au pilotage et à l'atteinte des objectifs. C'est quelque chose qui se construit au fil du temps. Nous devons partager les risques identifiés, les difficultés rencontrées sur les chantiers, les décisions prises pour y répondre. La sincérité doit être au cœur de notre démarche.

Le Gouvernement a admis que la Société du Grand Paris n'avait pas aujourd'hui les effectifs suffisants pour assurer un pilotage optimal du projet. Avez-vous les moyens de mettre en œuvre ce pilotage ?

—T. D. Le Gouvernement a confié une mission au député Gilles Carrez visant à conforter la maîtrise d'ouvrage grâce à de nouveaux effectifs et de nouvelles recettes pour financer le Grand Paris Express. Le législateur a clairement indiqué que la réalisation du nouveau métro devait être pilotée par un établissement public disposant de recettes dédiées. Ce pilotage a été réaffirmé et doit être conforté.

Chantier du siècle... projet hors norme... comment qualifieriez-vous le Grand Paris Express ?

—T. D. Oui, le Grand Paris Express, c'est le chantier du siècle, qui va mobiliser des moyens exceptionnels, techniques et humains. Oui, c'est un projet hors norme, car ses 68 gares seront les centralités nouvelles du Grand Paris. Demain, quand le nouveau métro sera en service, ce qui restera de cette formidable aventure, ce sont les gares, les services qu'elles offriront, les interfaces qu'elles proposeront avec le réseau existant et avec les autres offres de mobilité. Mais avant tout, le Grand Paris Express, c'est le projet d'une génération. Et un projet à échelle humaine. Il va mettre à la portée de toutes et de tous les lieux de culture, les équipements sportifs, les centres de formation, les bassins d'emploi. Ces parcours facilités, ces barrières effacées, ces horizons dégagés, c'est une ambition à laquelle je suis heureux et fier de contribuer.

01.

À CHAMPIGNY CENTRE, LE RIPAGE D'UN PONT-RAIL DE 3 600 TONNES

est réalisé les 24 et 25 janvier. L'ouvrage en béton armé parcourt 47 m, pour venir s'insérer sous des voies de fret SNCF qui bordent le futur bâtiment gare. Programmée depuis plus de deux ans, l'opération se déroule en 17 heures.

Faits marquants

2017 marque un nouveau tournant pour le Grand Paris Express : l'ensemble du réseau est désormais déclaré d'utilité publique et les chantiers se généralisent. L'année a notamment été marquée par le démarrage de nombreux ouvrages de génie civil sur la ligne 15 Sud, par la poursuite et l'amplification des travaux préparatoires sur la ligne 16. D'autres sites, sur d'autres lignes, ont également fait l'objet de travaux préparatoires. Ces avancées commencent à générer des retombées économiques, des conventions de partenariat ont d'ailleurs été signées avec les territoires traversés pour favoriser l'emploi local. Avec ses partenaires, acteurs territoriaux, pouvoirs publics et institutionnels, la Société du Grand Paris a aussi porté son attention sur l'aménagement et l'intermodalité autour des 68 futures gares du réseau, moteurs de nouvelles dynamiques urbaines. L'information de proximité et le lien avec les riverains sont également restés au cœur de l'action de la Société du Grand Paris pour ce "chantier du siècle" unique en Europe.

02.



02. À CLAMART, UNE PASSERELLE D'ACCÈS AUX QUAIS DE LA GARE EST OUVERTE AU PUBLIC LE 7 FÉVRIER

Installée au dessus du chantier de la gare de métro Fort d'Issy - Vanves - Clamart, cette passerelle assure, le temps des travaux, l'accès des voyageurs aux quais de l'actuelle gare SNCF-Transilien.

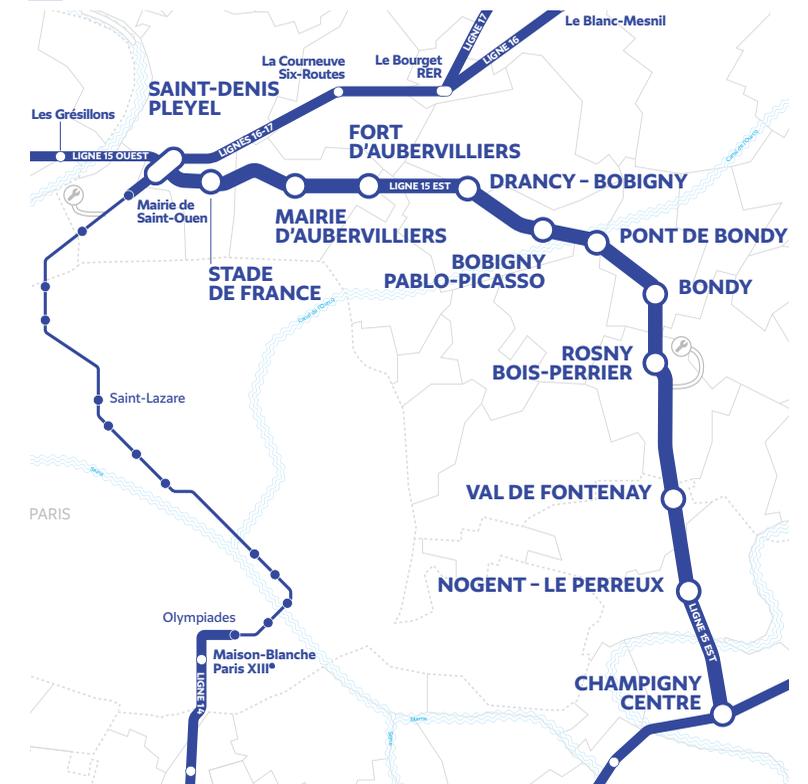
03.



03. LES INSTALLATIONS DE CHANTIERS SE POURSUIVENT SUR LA LIGNE 16

Les futures gares Sevran - Livry et Le Bourget RER entrent en phase de travaux préparatoires entre février et mars. Sur les deux sites, il s'agit de déplacer les réseaux enterrés et de procéder à certaines opérations de démolition afin de libérer les emprises nécessaires à la construction des gares souterraines.

04.



04. LA LIGNE 15 EST EST DÉCLARÉE D'UTILITÉ PUBLIQUE

par arrêté préfectoral publié le 13 février. Troisième tronçon de la ligne 15, la ligne 15 Est reliera Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre.

Longue de 23 km, elle desservira 12 gares et comportera un centre d'exploitation à Rosny-sous-Bois.

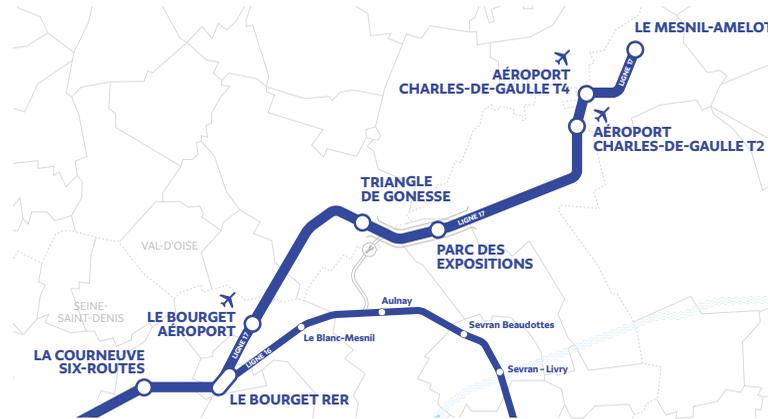
05.



05. L'OBSERVATOIRE DES PME EST LANCÉ

et réunit le 1^{er} février, pour la première fois, la Société du Grand Paris et les autres membres fondateurs: la CCI Paris Île-de-France, la CRMA Île-de-France, la CPME Île-de-France, la FRTP, la FFB, le Medef Île-de-France, l'Insee et la Direccte Île-de-France. L'objectif de cet observatoire est de mesurer et encourager l'implication des PME dans la réalisation du Grand Paris Express.

06.



06. LA LIGNE 17 NORD EST DÉCLARÉE D'UTILITÉ PUBLIQUE

par décret du Premier ministre publié le 16 février. Longue de 19,5 km, dont 5,5 km en aérien, la ligne 17 Nord reliera la gare du Bourget RER à celle du Mesnil-Amélot en moins de 20 minutes, en passant par Roissy. Elle comportera un centre d'exploitation implanté à Aulnay-sous-Bois.

07.



07. LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS SIGNE LE 20 MARS UNE PREMIÈRE CONVENTION DE PARTENARIAT POUR L'EMPLOI

avec l'établissement public territorial Paris-Est - Marne et Bois et le conseil départemental du Val-de-Marne. La Société du Grand Paris concrétise son engagement pour favoriser l'emploi local et l'insertion de chômeurs de longue durée, de bénéficiaires du RSA et de jeunes de moins de 26 ans.

+ D'INFOS

sur societedugrandparis.fr/emploi

08. AULNAY-SOUS-BOIS ACCUEILLERA LE CENTRE D'EXPLOITATION DES LIGNES 16 ET 17

La Société du Grand Paris acquiert en février une partie de l'ancien site PSA, dans le nord de la ville, pour y construire le centre d'exploitation des deux lignes du Grand Paris Express. Avec, à la clé, quelque 350 emplois créés.



08.

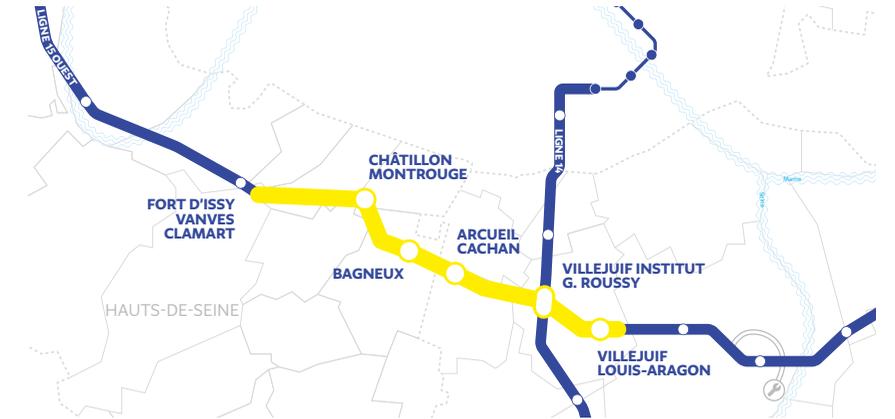
09. LE 6 MARS, L'EXPÉRIMENTATION SO MOBILITY EST PRÉSENTÉE AU PUBLIC

par le groupement SIMUT à Issy-les-Moulineaux. Parkings connectés, signalétique innovante, navette autonome... plusieurs outils vont être testés dans le cadre du "Grand Paris de la mobilité", l'appel à solutions innovantes lancé par la Société du Grand Paris, en partenariat avec Île-de-France mobilités.

10. LE 5^E MARCHÉ DE GÉNIE CIVIL DE LA LIGNE 15 SUD EST ATTRIBUÉ

fin février au groupement piloté par Vinci Construction. D'un montant de 926 millions d'euros, ce marché concerne le tronçon compris entre les gares Fort d'Issy - Vanves - Clamart (exclue) et Villejuif Louis-Aragon (incluse).

10.



11. LES DERNIERS JOURS DE LA TOUR UTRILLO À CLICHY-SOUS-BOIS

La déconstruction de ce bâtiment emblématique de la ville démarre en mars afin que le site puisse accueillir le chantier de la gare Clichy - Montfermeil et, à terme, les Ateliers Médicis, futur pôle de création culturelle.

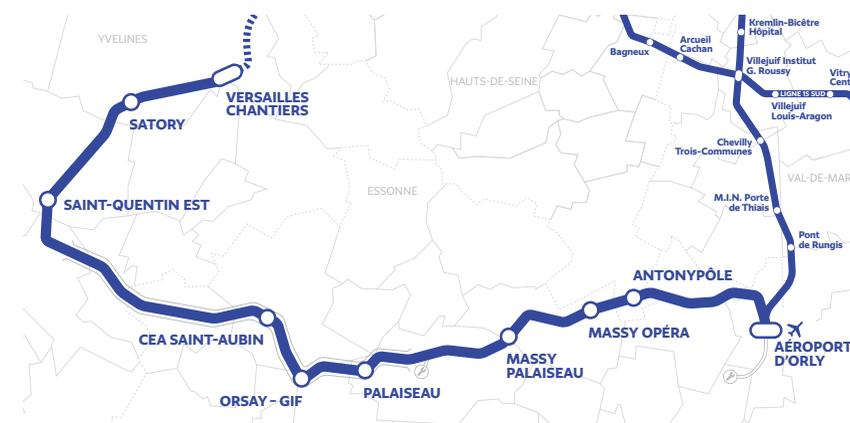
12. DU 28 AU 30 MARS, LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS PARTICIPE AU SALON DES MAIRES D'ÎLE-DE-FRANCE

À cette occasion, elle signe une convention de partenariat avec 31 entreprises qui s'engagent à valoriser les déblais issus des chantiers du nouveau métro.

11.



13.



13. AVEC LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DE LA LIGNE 18, C'EST L'ENSEMBLE DU GRAND PARIS EXPRESS QUI EST DÉSORMAIS RECONNU D'UTILITÉ PUBLIQUE

Confortée par décret le 28 mars, la ligne 18 parcourra 35 kilomètres et desservira le territoire stratégique de Paris - Saclay où se concentrent laboratoires de recherche, campus universitaires et grandes écoles.

3 lignes du Grand Paris Express en travaux à fin 2017



Travaux préparatoires

16

gares

2

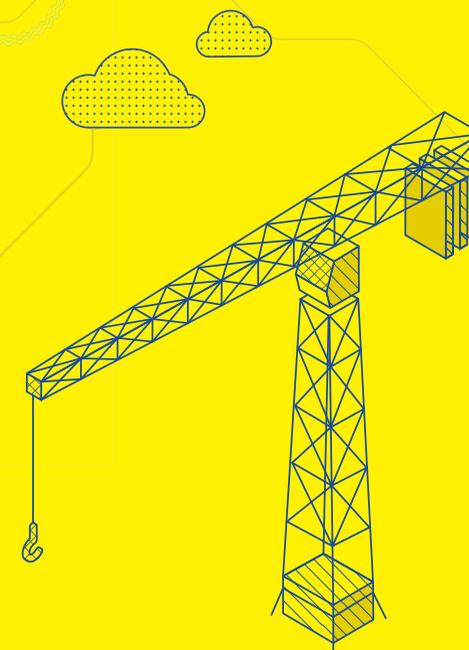
centres d'exploitation



Génie civil

17

gares et 24 ouvrages de service



3



enveloppes de gare achevées (parois moulées)

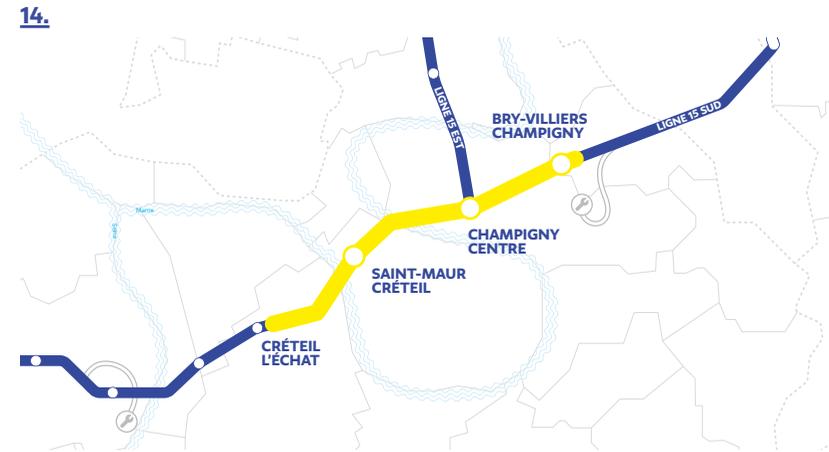
1



premier tunnelier (qui a commencé à creuser en avril 2018)

14. DÉBUT AVRIL, LE 6^e MARCHÉ DE GÉNIE CIVIL DE LA LIGNE 15 SUD EST ATTRIBUÉ

au groupement piloté par Eiffage Génie Civil. D'un montant de 795 millions d'euros, ce marché porte sur les travaux de construction entre les gares Créteil l'Échat (exclue) et Bry-Villiers-Champigny (incluse).



14.

15. LE GRAND PARIS EXPRESS REÇOIT LE 17 MAI LE PRIX SPÉCIAL DU JURY DE L'UITP

Cette récompense est décernée à l'occasion du Sommet mondial des transports publics organisé à Montréal par l'Union internationale des transports publics (UITP). Le jury a voulu distinguer l'ambition du projet, au cœur de la transformation du Grand Paris.

16. LE GROUPEMENT ALLIANCE S'INSTALLE EN SEINE-ET-MARNE POUR FABRIQUER LES VOUSOIRS

C'est dans une ancienne cimenterie de Limoges-Fourches que seront fabriqués une partie des 150 000 voussoirs des tunnels de la ligne 15 Sud, des pièces de béton qui, assemblées, formeront le revêtement des tunnels. L'usine bénéficie par ailleurs du programme en faveur du développement de l'emploi local, mis en place par la Société du Grand Paris.



16.

18.

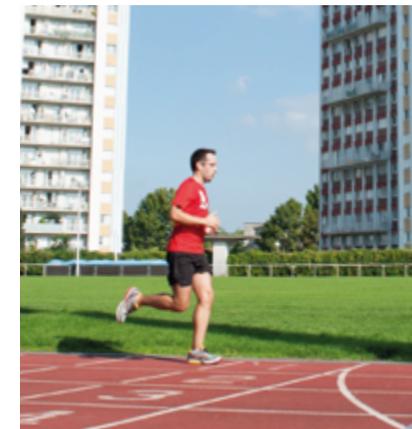


18. LE 21 JUIN, UN DÉBAT SUR L'INTERMODALITÉ ET LES ESPACES PUBLICS

rassemble les partenaires des 68 comités de pôle du Grand Paris Express à la Philharmonie de Paris. À cette occasion, les lauréats de l'appel à projets "Le Grand Paris des nouvelles mobilités" sont dévoilés. Les premières phases de test se dérouleront à partir du mois de septembre suivant.

19. L'APUR PUBLIE EN MAI L'ÉTUDE "SPORTS ET GRAND PARIS EXPRESS"

qui recense l'offre en équipements sportifs dans le Grand Paris. Au total, 1900 gymnases, piscines, courts de tennis ou encore pistes d'athlétisme se situent à proximité des gares du nouveau métro.



19.

+ D'INFOS
sur apur.org/fr/nos-travaux/sports-grand-paris-express

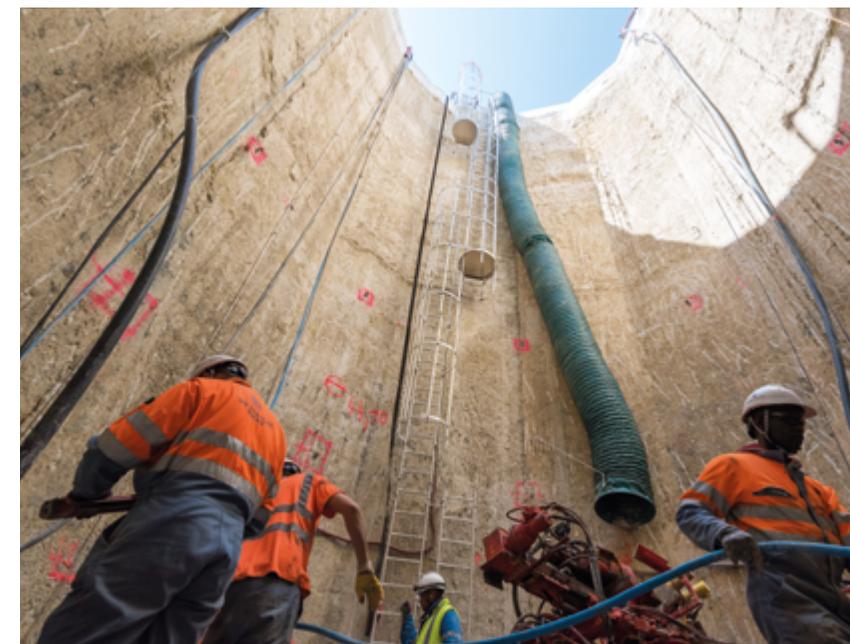
17. LE 4 AVRIL EST LANCÉ L'APPEL À PROJETS "LE GRAND PARIS DES NOUVELLES MOBILITÉS"

par la Société du Grand Paris, en partenariat avec Île-de-France mobilités et les collectivités locales. Objectif: faciliter l'apparition de nouvelles mobilités actives, électriques et numériques. Des sites pilotes sont identifiés pour de futurs tests grandeur nature: Antony-pôle, Bondy, La Courneuve Six-Routes, Rueil-Suresnes Mont-Valérien, Saint-Denis Pleyel et Val de Fontenay.

17.



20.

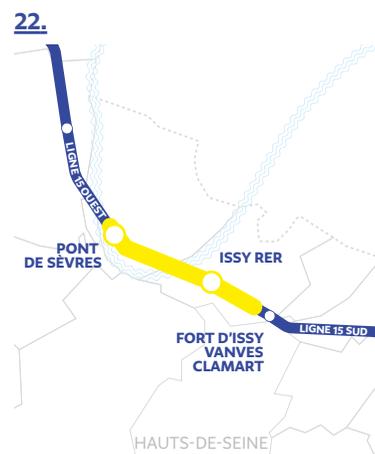


20. LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES SONT LANCÉS À SAINT-CLOUD

avec, dans un premier temps au mois de mai, le creusement d'un puits d'essai devant le bâtiment voyageur historique de la SNCF. Il s'agit d'étudier les sols et répertorier certains ouvrages enterrés qui devront être démolis pour construire la gare.

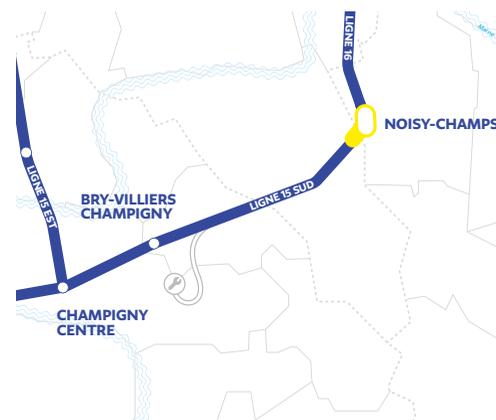
21. LE 2 JUILLET, PREMIÈRE RÉUNION DE RAPPORT D'EMPREINTE ÉCONOMIQUE DE LA LIGNE 15 SUD

avec les entreprises titulaires des 8 lots de génie civil. L'occasion de faire un point d'avancement sur les engagements RSE et sur l'impact économique, social et territorial des chantiers.



22. TOUS LES MARCHÉS DE GÉNIE CIVIL SONT ATTRIBUÉS SUR LA LIGNE 15 SUD

Les deux derniers marchés sont confiés fin juin au groupement piloté par Bouygues Travaux Publics, pour le tronçon entre l'ouvrage de service de l'Île-de-Monsieur (Sèvres) et la gare Fort d'Issy - Vanves - Clamart (exclue), d'un montant de 513 millions d'euros, et au groupement piloté par Vinci Construction France, pour l'avant-gare et la gare Noisy - Champs, d'un montant de 156 millions d'euros.



23.



23. LE 21 JUIN, LE BAPTÊME DE LA PASSERELLE ALICE À FORT D'ISSY - VANVES - CLAMART

se déroule en présence d'une cinquantaine d'enfants participant aux Classes du Grand Paris Express, la démarche pédagogique et culturelle engagée par la Société du Grand Paris. Le prénom Alice fait référence à une petite fille de 6 ans dont la maison a été acquise pour pouvoir construire la nouvelle gare de métro.

24.



24. LA CONSTRUCTION DE LA BOÎTE GARE DÉMARRE EN JUIN AUX ARDOINES

À Vitry, après l'aménagement de la zone de chantier, la première étape consiste à construire l'enveloppe en béton armé de la gare souterraine grâce à la technique des parois moulées. Ces parois, d'une profondeur atteignant 47 m, sont réalisées jusqu'au début de l'année 2018.

25.



25. FIN JUIN, DEUX CONVENTIONS DE PARTENARIAT POUR L'EMPLOI SONT SIGNÉES

entre la Société du Grand Paris et les collectivités locales. La première avec la communauté d'agglomération de Paris - Vallée de la Marne et les villes de Chelles et Champs-sur-Marne; la seconde avec l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre et le conseil départemental du Val-de-Marne. La Société du Grand Paris poursuit sont engagement pour que les travaux du nouveau métro servent le développement de l'emploi local et de l'activité des PME.

26.

LE SECOND RIPAGE DU GRAND PARIS EXPRESS A LIEU À FORT D'ISSY - VANVES - CLAMART

Préfabriquée sur le chantier pendant cinq mois, une dalle de 7000 tonnes est glissée vers son emplacement définitif dans la nuit du 12 au 13 août, au moyen de 42 chariots automoteurs. Ce sera le toit de la future gare du métro.

27.



27. LA CONSTRUCTION DE LA BOÎTE GARE DÉMARRE À VILLEJUIF LOUIS-ARAGON

Après deux ans de travaux préparatoires, la construction de la gare est lancée en juin 2017. La première phase consiste à agrandir au sud la zone de chantier. 41 panneaux de parois moulées vont être réalisés (de 150 à 375 m³ de volume) pour constituer l'enveloppe de la gare souterraine.

28.



28. À CHELLES, L'INRAP DÉVOILE FIN JUIN DES VESTIGES ARCHÉOLOGIQUES

mis à jour sur le site de la future gare. Datés du Néolithique (-6000 à -2200) jusqu'à l'Époque Moderne (1500 à 1900), ces vestiges présentent un fort intérêt scientifique et historique.

29.



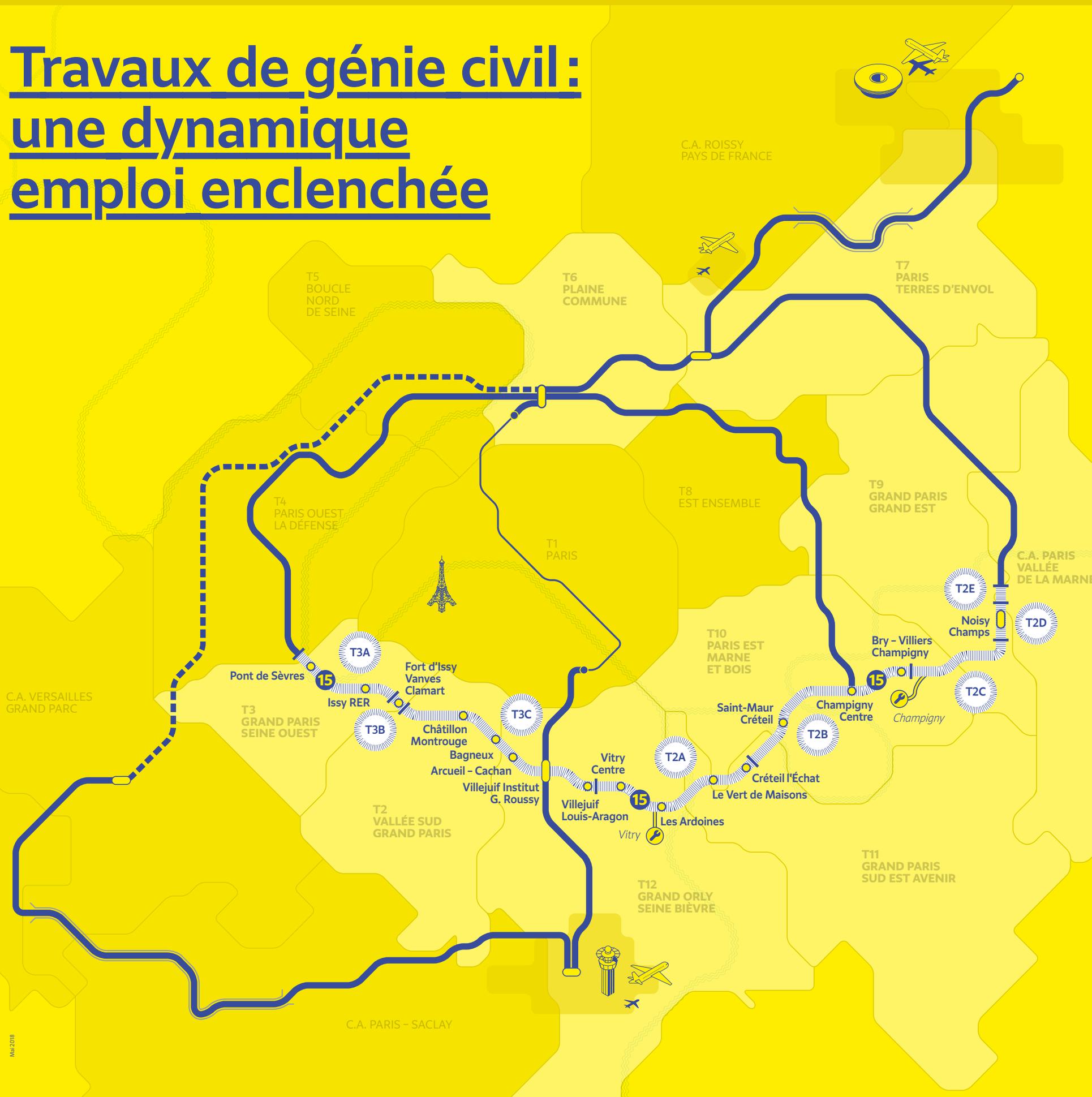
29. LES INSTALLATIONS DE CHANTIER SE POURSUIVENT SUR LA LIGNE 15 OUEST

Les sites des futures gares Les Agnettes et Nanterre La Boule entrent à leur tour en phase de travaux préparatoires en juillet. À l'instar de nombreux autres sites, les déviations de réseaux sont wici aussi un préalable nécessaire aux travaux de génie civil.

+ D'INFOS

sur culture-grandparis-express.fr

Travaux de génie civil: une dynamique emploi enclenchée



Marchés de génie civil

8

lots attribués*

20%

de chaque marché réservés aux PME en sous-traitance ou cotraitance. Soit 726 PME au 31 décembre 2017**

1800



personnes mobilisées dans les entreprises de travaux génie civil attributaires à fin 2017**

5%

des heures de travail réservées, pour chaque marché, aux personnes éloignées de l'emploi. Soit 232 personnes embauchées au 31 décembre 2017**

Territoires et emploi

9

conventions de partenariat pour l'emploi signées entre la Société du Grand Paris et les établissements publics territoriaux ou communautés d'agglomération

* Retrouvez le nom des entreprises attributaires p. 34
** Uniquement sur les lots de la ligne 15 Sud



30.

EN AOÛT, RÉCEPTION DU PREMIER TUNNELIER DU GRAND PARIS EXPRESS SUR LE SITE DE FABRICATION DU CONSTRUCTEUR HERRENKNECHT À SCHWANAU, EN ALLEMAGNE

En 2018, ce tunnelier a commencé à creuser les 2,2 km du tunnel qui raccordera la ligne 15 Sud au centre d'exploitation Champigny.

34.



34. UN BIM D'OR POUR LA LIGNE 16

Le jury des Trophées BIM d'Or 2017, organisés par *Le Moniteur* et *Les Cahiers techniques du bâtiment*, récompense le 18 septembre la démarche collaborative autour de la maquette numérique BIM engagée sur la ligne 16 avec Egis Rail (maître d'œuvre. Pour le jury, ce projet ambitieux de conception numérique porté par

la Société du Grand Paris devrait servir de référence, en France, au travail de pré-normalisation BIM dans le domaine des infrastructures.

+ D'INFOS
sur societedugrandparis.fr/charte-bim

35. LE CONSEIL D'ÉVALUATION DU GRAND PARIS EXPRESS

est mis en place en septembre afin d'apprécier les effets du projet dans ses aspects économiques, urbains, sociologiques et territoriaux. Il est présidé par Dominique Bureau, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, délégué général du Conseil économique pour le développement durable (CEDD) et président de l'Autorité de la statistique publique (ASP).

36.



36. À MALAKOFF, DES CARRIÈRES SOUTERRAINES SONT CONFORTÉES

entre septembre 2017 et février 2018, avant le passage du tunnelier. Des points de forage sont creusés, puis du mortier liquide est injecté. Une fois durci, celui-ci forme un ensemble compact confortant la carrière et le sol environnant, et sécurisant le creusement à venir du tunnel.

37.



37. LE NOUVEAU MÉTRO, ACTEUR DES JO 2024

Le 13 septembre à Lima, Paris remporte l'attribution des Jeux olympiques et paralympiques de 2024. Le Grand Paris Express, atout de la candidature parisienne, desservira plusieurs sites olympiques.

31.



31. LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES DÉMARRENT À SAINT-DENIS PLEYEL

l'une des gares emblématiques du Grand Paris Express. Des entreprises concessionnaires interviennent successivement, à partir de juillet, pour déplacer leurs réseaux sous les trottoirs et la chaussée.

32.



32. UN KIT PÉDAGOGIQUE DU GRAND PARIS EXPRESS EST ÉDITÉ

par la Société du Grand Paris pour la rentrée scolaire, à destination des enseignants et animateurs des activités périscolaires, dans le cadre du programme "Les Classes du Grand Paris Express".

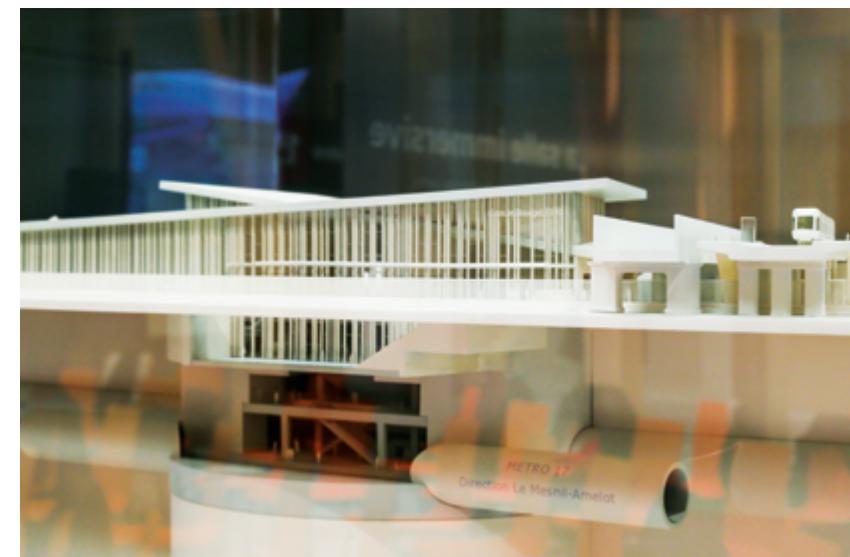
33.



33. LE CHANTIER DE CONSTRUCTION DE LA GARE ISSY RER S'INSTALLE MI-AOÛT

Première étape, la mise à niveau du terrain. Malgré une emprise de chantier importante, la circulation n'est pas interrompue sur le carrefour Léon Blum, un nœud de circulation important pour la commune d'Issy-les-Moulineaux.

38.



38. DU 13 AU 15 OCTOBRE, LES JOURNÉES NATIONALES DE L'ARCHITECTURE

permettent notamment au public de rencontrer des équipes d'architectes travaillant à la conception des gares du Grand Paris Express.

39. LE 18 OCTOBRE, "INVENTONS LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS" DÉVOILE SES LAURÉATS

Les 51 projets retenus dans le cadre de la plus grande consultation d'architecture et d'urbanisme d'Europe sont présentés au Pavillon Baltard,

lors d'un événement qui rassemble plus de 2000 personnes. Parmi ces projets innovants, 18 sont à proximité d'une gare du Grand Paris Express.

39.



40.



40. DÉBUT NOVEMBRE, LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS PARTICIPE AU 15^E CONGRÈS INTERNATIONAL DE L'AFTE

L'Association française des tunnels et de l'espace souterrain y expose les parcours programmés des tunneliers de la ligne 15 Sud. Sur le stand voisin du constructeur Herrenknecht est exposée la maquette du premier tunnelier qui creusera à Champigny-sur-Marne.

41.

41. À ARCUEIL - CACHAN, LE RIPAGE D'UNE DALLE DE 3000 TONNES EST RÉALISÉ EN 7 HEURES ENTRE LE 1^{ER} ET LE 2 NOVEMBRE

Cette dalle sera à la fois le toit de la future gare et un pont sur lequel reposeront les quais du RER B. L'opération de ripage est l'occasion d'une fête populaire, KM2, pour célébrer l'événement.



42.



42. EN NOVEMBRE, 68 PAWLONIAS PRENNENT RACINE DANS UNE PÉPINIÈRE URBAINE À NANTERRE

À terme, ces arbres signaleront les parvis des 68 gares du Grand Paris Express. Leurs boutures, des "arbres échos", peuvent être parrainées et recueillies par des habitants des villes desservies par le nouveau métro, dans le cadre du projet citoyen et artistique "Appel d'air".

43.



43. LE 13 NOVEMBRE, LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE EMMANUEL MACRON EST À CLICHY-SOUS-BOIS

sur le site de la future gare Clichy-Montfermeil. Venu souligner son attachement à la rénovation urbaine, il confirme l'objectif de 2024 et les engagements de l'État pour cette gare de la ligne 16.

44. À CHÂTILLON - MONTROUGE, LE CONFORTEMENT DES CARRIÈRES SOUTERRAINES VA DURER 16 MOIS

Entrepris fin novembre, ces travaux préalables à la construction de la gare sont nécessaires dans un secteur où le sous-sol a été beaucoup exploité pour construire les bâtiments de Paris. Comme à Malakoff, l'opération consiste à injecter du mortier dans la zone de carrière à conforter.

+ D'INFOS

sur societedugrandparis.fr/preparation-du-chantier

44.



45.



45. AU SIMI, LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS PRÉSENTE DU 6 AU 8 DÉCEMBRE LES PREMIERS PROJETS IMMOBILIERS CONNEXES AUX GARES DU NOUVEAU MÉTRO

Les neuf premiers projets attribués représentent plus de 1900 logements et 32000 m² d'activités et de commerces.

600 000 m² de projets associés au Grand Paris Express



Projets immobiliers connexes

Opération développée sur la parcelle d'une gare, et construite en même temps que celle-ci.

8 
projets immobiliers connexes attribués fin 2017

1700
logements

30 000 m²
d'activités et de commerces

26 
projets immobiliers connexes à l'étude

Projets d'aménagement

Transformation urbaine d'un vaste périmètre autour d'une gare, alliant réflexion sur la mixité, la mobilité et le cadre de vie en partenariat avec les collectivités.

 **7** projets d'aménagement à l'étude

 **18** projets d'aménagement "Inventons la Métropole du Grand Paris" - Appel à projets n°1* à proximité d'une gare du Grand Paris Express

* Dont 3 sont aussi des projets immobiliers connexes attribués

46.



46. LA MAIRESSE DE MONTRÉAL SUR LE CHANTIER D'ARCUEIL-CACHAN

Le 7 décembre, en visite à Paris, Valérie Plante en profite pour découvrir les chantiers du nouveau métro. L'intérêt que suscite le Grand Paris Express par-delà les frontières se confirme la même semaine, avec la visite à Fort d'Issy - Vanves - Clamart de Marat Khoussouline, vice-maire de Moscou.

47.



47. LE 14 DÉCEMBRE, LA SÉANCE PLÉNIÈRE DU COMITÉ STRATÉGIQUE DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

présidé par Bernard Gauducheau fait le point sur ses réflexions en matière d'aménagement des quartiers de gares et d'acceptabilité des chantiers du Grand Paris Express.

48.



48. LE 13 DÉCEMBRE, UNE CONVENTION RELATIVE AU RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ

est signée entre la Société du Grand Paris et la Préfecture de police. L'objectif est de mieux prévenir les vols et actes délictueux sur les chantiers du métro.

49. LE 14 DÉCEMBRE, DEUX CONVENTIONS DE PARTENARIAT POUR L'EMPLOI

sont signées entre la Société du Grand Paris et les établissements publics territoriaux Plaine Commune et Paris Terres d'envol. Le Grand Paris Express représente une opportunité pour le marché de l'emploi local, en particulier sur ces territoires particulièrement jeunes.

51.



51. LE 6 DÉCEMBRE, LA SAISON 1 DES "ARCHITECTES DU GRAND PARIS EXPRESS" S'ACHÈVE

Ce cycle de conférences, organisé conjointement par la Maison de l'architecture en Île-de-France et la Société du Grand Paris, a permis aux architectes des gares de présenter leurs projets tout au long de l'année 2017.

52.



52. LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES ARRIVENT À MASSY OPÉRA

sur la ligne 18. Comme pour beaucoup d'autres sites du Grand Paris Express, ce sont d'abord les réseaux enterrés qui commencent à être déviés à partir de fin décembre.

53.



53. À VITRY CENTRE, LE CHANTIER DE LA GARE COMMENCE À S'INSTALLER

fin décembre. La première étape consiste à réaliser une enceinte étanche de parois moulées de 45 m de profondeur, qui constitueront les murs souterrains de la future gare.

54.



54. L'APUR PUBLIE MI-DÉCEMBRE LA SYNTHÈSE DE L'"OBSERVATOIRE DES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS"

qui rassemble quatre années de collecte de données. Réalisée en partenariat avec la Société du Grand Paris et la DRIEA, cette étude passe au crible les futurs quartiers de gare en termes d'offre de logements, d'équipements sportifs, médicaux ou culturels.

+ D'INFOS
sur apur.org/fr/nos-travaux/synthese-observatoire-quartiers-gare-2014-2017

50.



50. LE 23 JANVIER 2018, LE PREMIER MINISTRE ÉDOUARD PHILIPPE VISITE LE CHANTIER DE CHAMPIGNY

et le puits de départ du premier tunnelier du Grand Paris Express. Accompagné d'Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des transports, il exprime sa détermination à mener le projet à son terme, tout en mesurant l'ampleur des défis techniques et humains que doit relever le nouveau métro.

2018



55.

55. LE PREMIER MARCHÉ DE GÉNIE CIVIL DES LIGNES 14 NORD, 16 ET 17 SUD EST ATTRIBUÉ

en février au groupement piloté par Eiffage Génie Civil. Ces travaux, qui s'élèvent à 1,84 milliard d'euros, concernent le tronçon commun des lignes 16 et 17, entre les gares Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER (incluses), et son raccordement au futur centre d'exploitation des lignes 16 et 17 à Aulnay-sous-Bois, par la ligne 16 et la gare Le Blanc-Mesnil (incluse). Les travaux englobent également le prolongement de la ligne 14 entre la station Mairie de Saint-Ouen (exclue) et la gare Saint-Denis Pleyel.

56. LE PREMIER TUNNELIER DU GRAND PARIS EXPRESS ARRIVE À CHAMPIGNY PLATEAU

3400 personnes participent le 3 février 2018 à un événement festif, KM3, pour assister à la levée de la roue de coupe du premier tunnelier du Grand Paris Express, dénommé Steffie-Orbival.

56.



57.



57. LE 22 FÉVRIER 2018, LE GOUVERNEMENT DÉVOILE LE NOUVEAU CALENDRIER DU PROJET

Cet arbitrage est le fruit d'un mois et demi d'études et de consultations, tant des élus que des acteurs du chantier. Le Premier ministre Édouard Philippe confirme la réalisation du nouveau métro dans son intégralité, et annonce des mises en service des lignes qui s'étaleront entre 2024 et 2030.

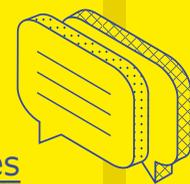
58. THIERRY DALLARD NOUVEAU PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Le 9 avril 2018, le conseil de surveillance donne un avis favorable à la proposition gouvernementale de nommer M. Dallard à la tête de la Société du Grand Paris. Après audition par les commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat, cette nomination est entérinée par décret du président de la République le 30 mai 2018.

Un dialogue qui se poursuit

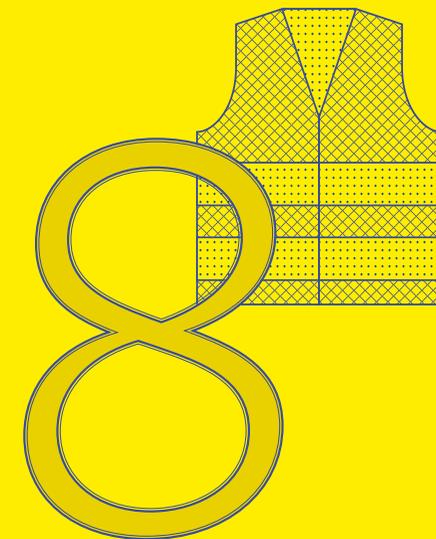
147

réunions publiques
(réunions de quartier,
conseils municipaux,
conférences)



53

comités de suivi
des travaux
avec les élus



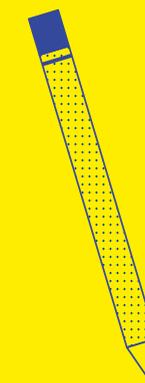
nouveaux agents
de proximité recrutés.
Ce sont 16 agents
déployés sur tous les sites
en travaux fin 2017.

6

nouvelles
expositions
permanentes
à proximité
de futures gares



Pont de Sèvres
Châtillon - Montrouge
Arcueil - Cachan
Champigny Centre
Rueil - Suresnes Mont-Valérien
Chelles



30

ateliers des
"Classes du Grand
Paris Express"

15 148

abonnés au fil Twitter
Grand Paris Express*
et 119 118 visualisations
de la page Facebook

Entretien



Bernard Cathelain, membre du directoire de la Société du Grand Paris

— "Il faut maintenir le dialogue avec tous." —

L'année 2017 marque-t-elle un tournant dans l'histoire du Grand Paris Express et de la Société du Grand Paris ?

—B. C. Assurément. Tous les chantiers de génie civil de la ligne 15 Sud sont engagés, ceux du lot 1 de la ligne 16 vont pouvoir démarrer. Nous avons changé de dimension. L'ampleur de ce chantier n'est plus une annonce ou une promesse, c'est une réalité qui se voit partout. Pour la Société du Grand Paris, c'est évidemment une étape nouvelle.

Pour mobiliser les tunneliers, il faut trouver des équipages rompus à la conduite des travaux souterrains. Cette main-d'œuvre est-elle au rendez-vous ?

—B. C. La question de la main-d'œuvre est le sujet central et l'un des risques clairement identifiés par la Société du Grand Paris depuis le début. Les besoins sont immenses, notamment pour les métiers liés aux tunneliers : nous en aurons une vingtaine en action lors de la pointe

d'activité des travaux souterrains, en 2020. Or un tunnelier, c'est un matériel très délicat à faire fonctionner ; son pilotage exige des formations longues. Pour limiter les tensions sur ces métiers, les entreprises ont anticipé en faisant appel à des simulateurs de tunnelier. Nous avons travaillé en étroite relation avec la Fédération des travaux publics pour adapter les formations aux travaux souterrains. La Société du Grand Paris veut également que ces opportunités d'emplois soient une chance pour les territoires desservis par le métro, notamment pour des personnes en insertion. C'est le sens des conventions signées avec plusieurs établissements publics territoriaux.

L'innovation fait partie de l'ADN du Grand Paris Express, y compris dans la conduite des chantiers. Peut-on mesurer les effets de cet engagement ?

—B. C. Nous construisons le métro du XXI^e siècle. Mais cette exigence d'innovation ne peut

—Au sein du directoire, Bernard Cathelain est en charge du programme de conception et de réalisation du projet de transport, de la fonction industrie et achats, de l'ingénierie environnementale et de l'innovation.

pas être portée uniquement par la Société du Grand Paris. Tous les acteurs engagés dans cette aventure humaine et technologique doivent la partager. C'est pourquoi nous avons introduit cette dimension jusqu'au cœur de nos marchés. Les candidats doivent identifier toutes les pistes d'innovation possibles. Par exemple, pour le marché relatif au lot 1 des travaux de génie civil sur la ligne 16, près de 400 propositions innovantes ont été présentées. Avec des applications très concrètes, comme des solutions expérimentales pour accélérer la reconnaissance des terres dès l'extraction. Cela permet d'éviter le stockage intermédiaire, et donc des surcoûts !

— "Nos chantiers sont situés en grande majorité dans des quartiers très urbanisés. La Société du Grand Paris est pleinement consciente des enjeux, des difficultés et des défis à relever." —

Ce métro du XXI^e siècle va aussi mettre en avant la conception BIM. Cet engagement reste-t-il d'actualité ?

—B. C. Plus que jamais. 2017 a marqué une vraie reconnaissance, avec le BIM d'Or attribué à la ligne 16 du Grand Paris Express. Et la Société du Grand Paris vient de signer la charte d'engagement "Objectif BIM". En fait, nous sommes pionniers sur ce terrain, dans un pays où le BIM n'est pas encore obligatoire. De plus, le BIM était jusqu'à présent peu utilisé dans les tunnels. Nous ne sommes

qu'au début de cette révolution, qui va modifier radicalement la façon de contrôler les travaux et de suivre un ouvrage dans toute sa réalisation.

L'acceptation des chantiers demeure un enjeu très fort pour la Société du Grand Paris. Cette acceptation vous semble-t-elle toujours au rendez-vous maintenant que les chantiers sont une réalité ?

—B. C. Nos chantiers sont situés en grande majorité dans des quartiers très urbanisés. La Société du Grand Paris est pleinement consciente des enjeux, des difficultés et des défis à relever. D'autant que ces travaux vont durer plusieurs années. Nous faisons donc le maximum pour informer les riverains de manière anticipée, pour accompagner les commerçants, et expliquer encore et toujours ce qui se passe de l'autre côté de la palissade. Les habitants attendent le métro et nous constatons en même temps un vrai engouement populaire pour les travaux souterrains et les chantiers. Le succès rencontré par le lancement du premier tunnelier à Champigny qui a réuni près de 4 000 personnes le soir et par temps froid témoigne de cet intérêt. À nous de maintenir et de consolider ce lien, ce dialogue avec tous.

Ils construisent le Grand Paris Express

LIGNE 15 SUD

AMOG : ARTEMIS (ARTELIA/ARCADIS/BG)

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco fondations – Reco réseaux

Tronçon 1 (de la gare Pont de Sèvres à Villejuif Louis-Aragon): BUREAU VERITAS – ANTEA – FONDASOL – JEAN LEFEVRE

Tronçon 2 (de la gare Vitry Centre à Noisy – Champs): BUREAU VERITAS – BG – GEOTEC – AXEO

Contrôle extérieur topographique:
Tronçon 1: GEOFIT

Tronçon 2: TTGE

Contrôle extérieur technique:

Tronçon 1: HYDROGÉOTECHNIQUE

Tronçon 2: GINGER CEBTP

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS:

Tronçon 1: SEGAT – ARTELIA – LOUIS BERGER – BUREAU VERITAS – PRESENTS

Tronçon 2: SEGAT – SCET – CCEI – ATGT – ARTELIA – ALPHAVILLE – LOUIS BERGER – BECS

ATS – MOE MR/AC: SYSTRA

Maître d'œuvre système:
EGIS RAIL/SETEC ITS

Maître d'œuvre infrastructure:

Tronçon 1: SETEC TPI/INGÉROP

Tronçon 2: SYSTRA/EGIS

(pour le SMR de Champigny) – SYSTRA (pour le SMI de Vitry)

Groupements d'entreprises de génie civil:

Lot T2A: HORIZON avec BOUYGUES TP (mandataire)/SOLETANCHE BACHY FRANCE/SOLETANCHE BACHY TUNNELS/BESSAC/SADE

Lot T2B: EIFFAGE GC (mandataire)/RAZEL-BEC

Lot T2C: ALLIANCE avec DEMATHIEU BARD CONSTRUCTION SAS (mandataire)/NGE GC SAS/GTS SAS/GUINOTI SAS/IMPRESA PIZZAROTTI/IMPLENIA/FRANKI FOUNDATIONS BELGIUM/ALTAS FOUNDATIONS

Lot T2D: VINCI CONSTRUCTION FRANCE (mandataire)/DODIN CAMPENON BERNARD/SPIE BATIGNOLLES TPCI/BOTTE FONDATIONS/SPIE FONDATIONS/VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS

Lot T2E: LÉON GROSSE TP (mandataire)/PARENTE/DACQUIN PAROIS MOULÉES

Lot T3A: BOUYGUES TP (mandataire)/SOLETANCHE BACHY FRANCE/SOLETANCHE BACHY TUNNELS/BESSAC/SADE

Lot T3B: BOUYGUES TP (mandataire)/SOLETANCHE BACHY FRANCE/SOLETANCHE BACHY PIEUX/SOLETANCHE BACHY TUNNELS

Lot T3C: VINCI CONSTRUCTION GRANDS PROJETS (mandataire)/SPIE BATIGNOLLES TPCI/DODIN CAMPENON BERNARD/VINCI CONSTRUCTION FRANCE/SPIE FONDATIONS/BOTTE FONDATIONS

LIGNE 14

Tronçon Sud

AMOG:

Gare Maison Blanche à gare Pont de Rungis: RATP – département MOP
Gare Aéroport d'Orly: LINEOV (EDEIS/TRANSAMO/ALGOE)

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco fondations – Reco réseaux – Topo – Diag avant démolition – AMO Dépollution – AMO Mesures compensatoires – Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti

Gare Maison-Blanche à gare Pont de Rungis: RATP – département MOP
Gare Aéroport d'Orly: ADP

CT – CSPS:

Gare Maison-Blanche à gare Pont de Rungis: RATP – département MOP
Gare Aéroport d'Orly: ALPES CONTROLE (CT) – ESPACE ÉTUDES (CSPS)

Opérateur foncier:

FIT/SYSTRA FONCIER/CEI

Maître d'œuvre système:

Gare Maison-Blanche à gare Pont de Rungis: RATP – département ING
Gare Aéroport d'Orly: EGIS RAIL

Maître d'œuvre infrastructure:

Gare Maison-Blanche à gare Pont de Rungis (et CE Morangis): ELIOS (SETEC/SYSTRA)
Gare Aéroport d'Orly: ADP

LIGNE 16

AMOG: ARTEMIS (ARTELIA/ARCADIS/BG)

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco fondations – Topo:

QCS SERVICES – TERRASOL – GEOTEC – TECHNIQUES TOPO/GEOMETRES EXPERTS – GEOFIT EXPERTS

AMO Géotechnique CE AULNAY:
ANTEA

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS:

Tronçon Saint-Denis Pleyel – Le Bourget RER:

SEGAT – ARTELIA – Groupement LOUIS BERGER/SITS/GOWLING WLG/SCP – QUALICONSULT – DEGOUY

Tronçon Le Bourget RER – Noisy – Champs:

SEGAT – SCET – Groupement LOUIS BERGER/SITS/GOWLING WLG/SCP – SOCOTEC – BECS

AMO Dépollution – AMO Mesures compensatoires: ANTEA – EGIS

ATS – MOE MR/AC: SYSTRA

Maître d'œuvre système:
EGIS RAIL/SETEC ITS

Maître d'œuvre infrastructure:
EGIS RAIL – TRACTEBEL

Maître d'œuvre CE Aulnay:
SETEC BAT

Groupements d'entreprises de génie civil

Lot 1*: EIFFAGE GC (mandataire) – TSO
CATÉNAIRES – EIFFAGE RAIL – RAZELBEC

Tronçon ligne 14 Nord

ATS – MOE MR/AC: RATP

Maître d'œuvre système: RATP

LIGNE 17 NORD

AMOG: ARTEMIS (ARTELIA/ARCADIS/BG)

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco fondations – Reco réseaux – Topo:
QCS – ANTEA – FONDASOL – SOGEA – TECHNIQUES TOPO/GEOFIT EXPERT

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS:

SEGAT/CCEI/ATGT – SCET – Constats du bâti (non notifié) – BUREAU VERITAS – COSSEC

Diag avant démolition – AMO Dépollution – AMO Mesures compensatoires:

MANEXI – ANTEA – CDC BIODIVERSITÉ

ATS – MOE MR/AC: SYSTRA

Maître d'œuvre système:

EGIS RAIL/SETEC ITS

Maître d'œuvre infrastructure:

Tronçon 3: SWECO BELGIUM/INGÉROP/AIA INGÉNIERIE

LIGNE 15 OUEST

AMOG: ARTEMIS (ARTELIA/ARCADIS/BG)

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco fondations – Reco réseaux – Topo:
SOCOTEC – MOBARDI/ICARUSS – FONDASOL – AXEO TP – TECHNIQUES TOPO/GEOFIT

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS:

SEGAT/CCEI/ATGT – SCET – Constats du bâti (non notifié) – BUREAU VERITAS – PRESENTS

Diag avant démolition – Études pollution – AMO Mesures compensatoires:

MANEXI – SCE – CDC BIODIVERSITÉ

ATS – MOE MR/AC: SYSTRA

Maître d'œuvre système:

EGIS RAIL/SETEC ITS

Maître d'œuvre infrastructure:

SETEC TPI/SYSTRA

LIGNE 15 EST

AMOG: ARTEMIS (ARTELIA/ARCADIS/BG)

AMO bâti – AMO géotech – Reco fondations – Topo – Sondages géotech – Dépollution/pyrotech:

BUREAU VERITAS/SITES/3IA – ARCADIS – ERG GÉOTECHNIQUE – TT GÉOMÈTRE EXPERT/GEOFIT EXPERT – GEOTACH/GEOLIA/GAIDF – SITA REMÉDIATION/CESP

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS:

SEGAT – SCET – Constats du bâti (marché non notifié) – SECO – GROUPE DEGOUY

Diag Avant démolition – AMO Mesures compensatoires:

QUALITAT – CDC BIODIVERSITÉ

ATS – MOE MR/AC: SYSTRA

Maître d'œuvre système:

EGIS RAIL/SETEC ITS

Maître d'œuvre infrastructure:

KORUSEO (EGIS/TRACTEBEL/INGÉROP/AECOM/ICARUSS)

Maître d'œuvre CE Rosny:

SWECO/WILKINSONEYRE/RICHEZ & ASSOCIÉS/OTÉIS/ATEC INGÉNIERIE

LIGNE 18

AMOG + programmation:
LINEOV (EDEIS/TRANSAMO/ALGOE)

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco fondations – Reco réseaux – Topo:

BUREAU VERITAS/SITES/3IA – BG CONSEIL – ALTHÉA INGÉNIERIE – GEOSAT/JFM CONSEILS – GEOFIT EXPERTS/TT GÉOMÈTRES EXPERTS

Opérateurs fonciers – Constats du bâti – CT – CSPS: SYSTRA/

GEOFIT – Constats du bâti (non notifié) – BUREAU VERITAS – BECS

Diag avant démolition – Diag pollution/opérateur pollution:

QUALITAT EXPERTISES – ANTEA FRANCE SAS

AMO Mesures compensatoires:

Gare Anthonyppôle à gare Versailles

Chantiers: CDC BIODIVERSITÉ

Maître d'œuvre système: EGIS RAIL

Maître d'œuvre infrastructure:

Gare Anthonyppôle à gare Versailles

Chantiers (dont CE Palaiseau):

ICARE (INGÉROP/ARTELIA/ARCADIS)

* Marché notifié en février 2018

+ D'INFOS

retrouvez les architectes
des gares sur
societedugrandparis.fr/
carte-architectes

Société du Grand Paris

La Société du Grand Paris est l'entreprise créée par l'État en 2010 pour concevoir et réaliser le plus grand projet de métro en Europe à ce jour : le Grand Paris Express. Elle participe ainsi à la mise à disposition d'une nouvelle offre de transport – notamment des liaisons en rocade – pour répondre aux besoins de tous les Franciliens. Composée de spécialistes pluridisciplinaires en ingénierie et conduite de projet, sa gouvernance associe l'État et les collectivités locales d'Île-de-France dans une volonté de dialogue, nourrie d'échanges réguliers et constructifs.

Gouvernance

Dans le cadre de sa mission, la Société du Grand Paris a continué à structurer ses activités en 2017 avec de nouvelles instances tournées vers l'efficacité opérationnelle et la robustesse du projet.

La gouvernance de la Société du Grand Paris repose sur trois piliers.

Le conseil de surveillance exerce le contrôle permanent de la gestion de l'établissement public. Il approuve les orientations générales de la politique de l'entreprise publique, son budget et ses comptes, sa gestion financière, les bilans prévisionnels et les programmes d'aménagement ou de construction conduits par l'établissement. Il est composé de 21 membres, représentants de l'État et des collectivités concernées par le projet.

Le directoire dirige la Société du Grand Paris et est responsable de l'exécution des décisions du conseil de surveillance. Il est composé de trois membres qui exercent leurs fonctions de manière collégiale et parmi lesquels est nommé un président.

Le comité stratégique réunit 182 membres – élus et acteurs

socio-économiques franciliens – qui formulent de manière collégiale des propositions sur le nouveau métro et les futurs quartiers de gare. Un rapport annuel présentant les travaux réalisés est remis au conseil de surveillance. Le comité stratégique est présidé par Bernard Gauducheau, maire de Vanves.

Le comité d'audit, créé fin 2016 au sein du conseil de surveillance, a mené des premiers travaux constructifs en matière de suivi des risques et de pilotage des coûts. Ce comité est composé de huit membres issus du conseil de surveillance et de deux personnes qualifiées, en l'occurrence Sylvain Rousseau, directeur des risques et de l'audit de Naval Group, et Thierry Rolland, directeur de programme chez Areva. En 2017, année d'installation, le comité s'est réuni trois fois autour de trois priorités de travail :

- la robustesse du contrôle interne de la Société du Grand Paris;
- le renforcement du reporting,

notamment financier ;

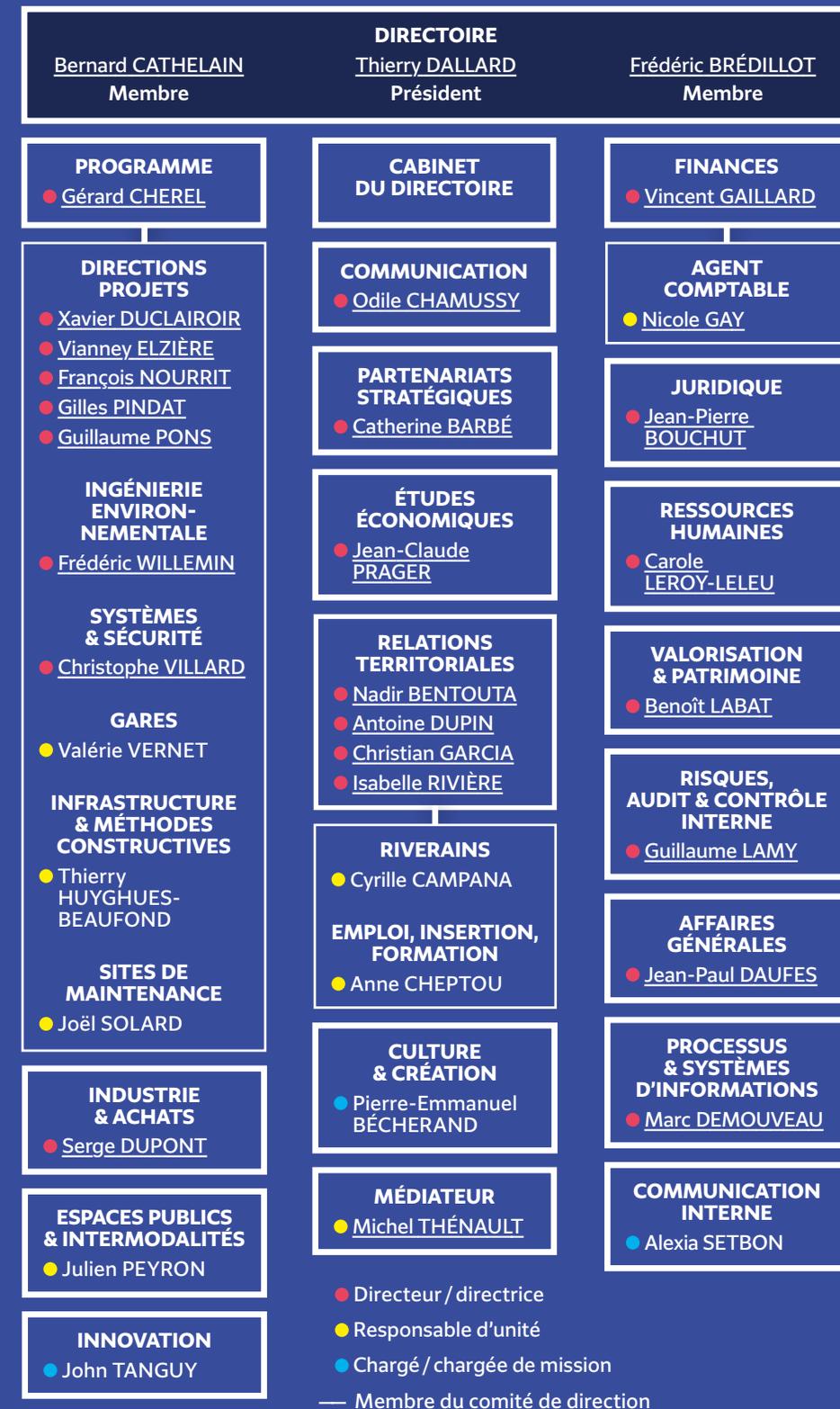
- le management des risques et de l'audit interne.

En 2018, le programme de travail de ce comité s'appuie sur les priorités suivantes :

- superviser le processus de pilotage des coûts du projet et du reporting financier ;
- analyser les risques industriels, techniques, contractuels, opérationnels et humains du projet ;
- suivre les démarches de renforcement des dispositifs de maîtrise et de contrôle du projet.

En 2017, **un conseil d'évaluation** a également été mis en place par la Société du Grand Paris pour apprécier les effets du projet dans ses aspects économiques, urbains, sociologiques et territoriaux. Présidé par Dominique Bureau, président de l'Autorité de la statistique publique, il rassemble une dizaine d'économistes reconnus internationalement pour leurs compétences scientifiques dans les domaines de l'économie géographique et de l'impact économique et sociétal des grandes infrastructures de transport.

ORGANIGRAMME (À MAI 2018)



Entretien



Frédéric Brédillot, membre du directoire de la Société du Grand Paris

— "Un grand chantier de transformation s'ouvre à nous." —

L'année 2017 a été marquée par la montée en puissance des chantiers. Mais il y a eu aussi les débats sur les coûts, sur le calendrier...

Quel message souhaitez-vous délivrer aux collaborateurs de la Société du Grand Paris, à la lumière de ce contexte ?

—F. B. D'abord, qu'ils peuvent être fiers de leur travail. Des étapes opérationnelles majeures ont été franchies en 2017 grâce à leur mobilisation qui est unanimement saluée. J'ajoute que la grande tension qui pèse sur la Société du Grand Paris en matière d'effectifs, désormais largement reconnue, rend les résultats obtenus d'autant plus impressionnants. Ensuite, qu'après la période de débats, et donc d'incertitudes que vous rappeliez, les collaborateurs de la Société du Grand Paris peuvent désormais à nouveau travailler sereinement avec une feuille de route claire du Gouvernement qui a réaffirmé la volonté de l'État de réaliser

intégralement le réseau du Grand Paris Express.

Dans le prolongement de la mission confiée au député Gilles Carrez, la Société du Grand Paris devrait être autorisée à procéder à davantage de recrutements. Quelles évolutions anticipez-vous ?

—F. B. Gilles Carrez, qui connaît très bien le Grand Paris Express, a pleinement conscience de l'enjeu majeur que constitue le dimensionnement de la Société du Grand Paris pour la conduite du projet et la maîtrise de ses risques. La Société du Grand Paris devra croître fortement et rapidement pour faire face aux enjeux. Cette croissance des effectifs, tant attendue, sera aussi un défi. Outre le fait qu'elle va bien sûr mobiliser au premier rang les managers ainsi que certaines directions, les ressources humaines et les affaires générales, cette évolution constituera un chantier

—Au sein du directoire, Frédéric Brédillot est en charge des fonctions transversales, en particulier des questions financières et juridiques, des ressources humaines, des systèmes d'information et de la valorisation du patrimoine.

de transformation majeure que nous devons conduire en améliorant notre efficacité et en préservant nos valeurs.

Depuis plus d'un an, la Société du Grand Paris mobilise ses collaborateurs dans la redéfinition du système de pilotage opérationnel du Grand Paris Express. Où en est ce projet ?

—F. B. Face à l'ampleur et à la complexité du projet, nous ressentons tous la nécessité de mieux mesurer son avancement et les difficultés qu'il faut surmonter. Le chantier engagé a donc pour ambition de mettre en place une vision agrégée, avec des outils de reporting plus performants permettant à la fois un meilleur pilotage opérationnel et un compte-rendu plus complet et plus régulier à nos instances de gouvernance et à nos tutelles. Cet outil de pilotage du projet se mettra en place progressivement à partir du second semestre 2018.

— "La Société du Grand Paris devra croître fortement et rapidement pour faire face aux enjeux." —

La tutelle et la gouvernance de la Société du Grand Paris ont évolué avec la mise en place du comité des tutelles et du comité d'audit. En quoi ces instances sécurisent-elles le pilotage du projet ?

—F. B. De nombreuses administrations de l'État sont concernées par le Grand Paris Express. Le comité des tutelles vient garantir

un dialogue plus fluide et plus efficace, sous l'autorité du préfet de Région. Le comité d'audit, émanation du conseil de surveillance, permet d'éclairer celui-ci par un travail plus technique, enrichi par l'apport de personnalités qualifiées. Ces instances, comme la commission d'examen des offres qui est plus ancienne, portent un regard extérieur sur notre activité qui nous pousse à la performance.

Le projet bénéficie-t-il toujours d'un capital confiance auprès des investisseurs ?

—F. B. J'en suis convaincu.

En juillet dernier, la Banque européenne d'investissement et la Société du Grand Paris ont annoncé un accord financier d'un milliard d'euros supplémentaire pour le financement de la ligne 15 Sud. Depuis février, la Société du Grand Paris a fait sa première levée de fonds sur les marchés financiers à court terme. Elle procédera à une émission obligataire inaugurale d'ici à la fin d'année. L'agence de notation Moody's nous a attribué la plus haute note possible. Les investisseurs voient également que le Grand Paris Express est entré dans une phase irréversible et que la Société du Grand Paris bénéficie du plein et constant soutien de l'État, réaffirmé sous le troisième président de la République depuis sa création en 2010.

Ressources humaines

En 2017, l'organisation interne de l'établissement s'est stabilisée après les évolutions enregistrées en 2016 visant à mieux appréhender la phase travaux dans laquelle entrait le projet du Grand Paris Express.

Selon les principes d'un pilotage global par ligne avec un directeur de projet, l'organisation matricielle s'est renforcée pour une meilleure articulation entre objectifs des projets et objectifs des fonctions support, en favorisant des liens de proximité au sein des projets, grâce notamment à la désignation de référents.

Effectifs

La loi de finances a autorisé la création de 20 postes sur 2017. Cette dotation a permis à l'établissement de recruter des ressources lui faisant jusqu'alors défaut. Les équipes projet se sont ainsi renforcées en compétences à même de suivre la réalisation des ouvrages (chefs de projet secteur notamment), les coûts et risques

du projet, les interfaces et les délais. Elles ont également été renforcées par la création de postes venant en appui (chef de projet système, ingénieur génie civil, chef de projet foncier...).

Pour sécuriser le projet, des fonctions de contract managers, d'acheteurs (notamment travaux) et de juristes ont été créées pour accompagner l'accroissement significatif des marchés et maîtriser leur mise en œuvre. Les fonctions venant en support du projet ont également bénéficié de cette dotation (comptabilité, finances, ressources humaines). L'effectif de l'établissement est ainsi passé de 200 à fin 2016 à 214 à fin 2017 pour 220 postes ouverts fin 2017, répartis en 116 hommes et 98 femmes, et l'ETPT a progressé de 182,2 en 2016 à 206,6 en 2017.

Plutôt expérimentées, les équipes de la Société du Grand Paris (42,0 ans d'âge moyen) sont soutenues par des jeunes en alternance (12,2 ETPT) et des étudiants terminant leur cursus en stage au sein des équipes. L'ancienneté moyenne au 31 décembre 2017 était de 3,6 ans.

La Société du Grand Paris accueille également en son sein des personnels mis à disposition par des organismes, établissements publics ou collectivités territoriales dont la progression a été significative (57 à fin 2017).

Perspectives 2018

La loi de finances 2018 autorise 10 postes supplémentaires et le budget rectificatif voté en février par le conseil de surveillance, 20 de plus. Une nouvelle vague de recrutements est en cours avec un accent mis sur le contrôle des coûts du projet, la sécurisation des marchés en passation et en exécution.

Dialogue social

L'année 2017 a été marquée par des avancées significatives, avec la mise en œuvre d'un accord introduisant un compte épargne temps et d'une charte organisant le télétravail. Un accord a été négocié et conclu visant à renouveler le dispositif de protection sociale (prévoyance et frais de santé) pour une mise en œuvre au 1^{er} janvier 2018. Il a permis de maintenir un haut niveau de garanties pour les salariés et leur famille, tout en restant dans le cadre des dispositions du contrat « responsable ». Les mesures salariales 2017, dont l'ensemble du dispositif a été négocié à l'automne

avec le délégué syndical et a donné lieu à la signature d'un procès-verbal de fin de négociation, ont été mises en œuvre en novembre, en conformité avec le cadrage alloué par les autorités de tutelles.

Le dialogue social se poursuit en 2018 avec la mise en œuvre des différentes thématiques de la négociation annuelle obligatoire (salaires, égalité professionnelle, temps de travail dont astreinte). À noter en particulier le projet lancé de classification des emplois qui s'inscrit dans le cadre d'une démarche plus globale de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

SYNTHÈSE DES EFFECTIFS DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS (AU 31 DÉCEMBRE 2017)

	SGP	MAD*	SGP + MAD*
Nombre	214	57	271
Dont femmes	98	26	124
Dont hommes	116	31	147
Âge moyen 2017 (années)	42,00	47,21	43,08
Ancienneté moyenne 2017 (années)	3,56	1,87	3,20

* Mise à disposition

Financement

La Société du Grand Paris a un modèle de financement global et sécurisé déployé au service du projet. En 2017, les dépenses de la Société du Grand Paris se sont élevées à 1,64 Mds €, en progression de 69 % par rapport à 2016 (970 M €). À fin 2017, les dépenses cumulées de la Société du Grand Paris depuis sa création atteignent 3,8 Mds €.

Accélération du déploiement du Grand Paris Express

1267 M€ ont été consacrés cette année au Grand Paris Express, témoignant de la concrétisation du projet sur le terrain avec notamment :

- la montée en puissance du génie civil sur la ligne 15 Sud reliant les gares de Pont de Sèvres à Noisy - Champs avec la signature des 5 derniers marchés (678 M€, en hausse de 244 % par rapport à 2016) ;

- l'accélération du déploiement des travaux préparatoires sur l'ensemble des 6 autres lignes

constituant le Grand Paris Express (282 M€, en hausse de 32 %) ;

- la poursuite des opérations de maîtrise foncière associées (195 M€, en hausse de 24 %).

Contribution à la modernisation du réseau existant

Avec 372 M€ au titre des interventions (en hausse de 6 % par rapport à 2016), la Société du Grand Paris a poursuivi en 2017, dans le cadre de conventions de financement aux côtés de la Région, de l'État, des collectivités et des opérateurs de transport, son soutien à plusieurs projets de modernisation des réseaux de métro et de RER existants :

- le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen ;
- le projet EOLE de prolongement du RER E vers l'Ouest ;
- le prolongement de la ligne 11 entre Mairie des Lilas et Rosny Bois-Perrier ;
- les schémas directeurs de modernisation des RER.

En 2017

1267 M€

consacrés au déploiement du Grand Paris Express.

372 M€

de contribution à la modernisation du réseau existant.

Stabilité des recettes fiscales affectées

À 539 M€, les recettes de la Société du Grand Paris sont en relative stabilité par rapport à 2016 (533 M€). L'essentiel provient, en phase de construction, de recettes fiscales directement affectées constituées de :

- la taxe sur les surfaces de bureaux pour 349 M€ ;
- la taxe spéciale d'équipement pour 117 M€ ;
- l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux pour 66 M€.

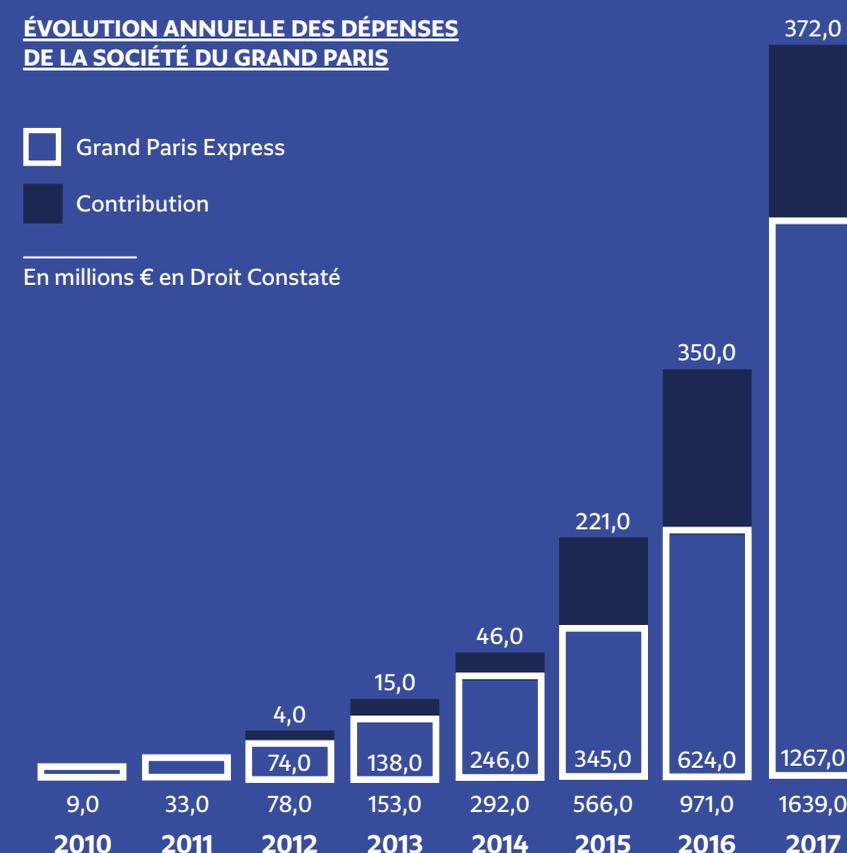
Premiers recours à l'emprunt

L'année 2017, avec l'accélération des dépenses, marque la consommation complète du fonds de roulement historique qui s'élevait, fin 2016, à 573 M€. Afin de couvrir son besoin de financement résiduel, la Société du Grand Paris a eu recours pour la première fois à l'emprunt en s'appuyant sur des contrats de financement signés avec la Banque européenne d'investissement (2 Mds€) et la Caisse des dépôts et consignations (1 Md€).

ÉVOLUTION ANNUELLE DES DÉPENSES DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS



En millions € en Droit Constaté



Achats

700 M€ ont ainsi été souscrits en 2017 auprès de la BEI sur des maturités de 40 ans à l'échelle du Grand Paris Express et à un taux fixe moyen de 1,71%, reflétant l'attractivité actuelle des conditions de financement.

Un modèle de financement global et sécurisé

La Société du Grand Paris est donc entrée en 2017 de plain-pied dans son modèle de financement global et sécurisé reposant sur la souscription d'emprunts à long terme. Global, car la totalité du Grand Paris Express ainsi que les contributions aux autres projets de modernisation du réseau francilien font caisse commune au sein d'un dispositif de financement unique. Sécurisé, car le remboursement des emprunts associés au financement initial est assuré par des recettes fiscales affectées sur le long terme, et complétées, une fois le projet en service, par des redevances ainsi que des recettes liées à la valorisation du réseau au travers de cessions de droit à construire ou de la location de commerces, de surfaces publicitaires, de fibre optique... L'agence de notation financière

Moody's a ainsi attribué, en 2017, une première notation d'émetteur à la Société du Grand Paris, à AA2/Prime-1. Il s'agit d'une des meilleures notations possibles pour un établissement public français, puisqu'alignées sur celle de la France.

Afin d'assurer la montée en puissance de ce dispositif, le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a notamment approuvé fin 2017 la mise en place :

- d'un programme de financement monétaire (NeuCP) de 3 Mds€ afin de gérer la trésorerie de l'établissement au quotidien (émissions à moins d'un an) ;
- d'un programme de financement obligataire (EMTN) de 5 Mds€ afin de couvrir le besoin de financement structurel (émissions à plus d'un an) en s'adressant à une base diversifiée d'investisseurs institutionnels internationaux : fonds de pension, caisses de retraite, assureurs et gestionnaires d'actifs... ;
- d'une politique rigoureuse de gestion interne des risques financiers aux meilleurs standards des marchés.

8 Mds €

de programmes de financement monétaire et obligataire approuvés par le conseil de surveillance fin 2017.

Fin 2017, tous les marchés de génie civil de la ligne 15 Sud étaient attribués. Au total, 111 marchés ont été notifiés pour un montant prévisionnel de 3 368 M€. 40 marchés, représentant 98 % de ce montant prévisionnel ont fait l'objet de négociations techniques et financières, ce qui a permis à la Société du Grand Paris d'optimiser les offres des candidats.

L'année 2017 a été très structurée par une activité très intense autour des marchés de travaux de génie civil :

- pour la ligne 15 Sud, les 5 derniers marchés de génie civil ont été attribués pour un montant prévisionnel de 3 200 M€. Ces marchés ont été attribués à des groupements dont les mandataires sont Bouygues (2 marchés), Vinci (1 marché), Eiffage (1 marché) et Léon Grosse (1 marché) ;
- pour la ligne 16, la négociation des 3 lots de génie civil, ainsi que la présentation en CEO du lot 1 (de Saint-Denis Pleyel à Aulnay) ;
- pour la ligne 17, la publication des 3 lots de génie civil, ainsi que la sélection des candidatures pour ces 3 lots ;

- pour la ligne 18, la publication des 3 lots de génie civil, la sélection des candidatures, ainsi que la négociation du lot 1 (de Orly à Palaiseau).

Parallèlement à la passation des marchés de génie civil, un ensemble de marchés nécessaires au bon déroulement du projet ont été également notifiés. Parmi les plus importants, nous pouvons citer :

- le marché d'économistes de la construction, celui d'assistance et de conseil pour le programme d'assurances de construction et le renouvellement du marché de commissaire aux comptes ;

- les marchés de reconnaissance des réseaux et structures enterrées pour les lignes 15 Est, 15 Ouest et 18 ;
- le marché d'assistance pour l'Atelier des places du Grand Paris ;
- les marchés d'information et de mise en œuvre de la communication de proximité pour la ligne 15 Sud, ainsi que pour la partie commune des lignes 16 et 17.

**Cofinancé par l'Union européenne**

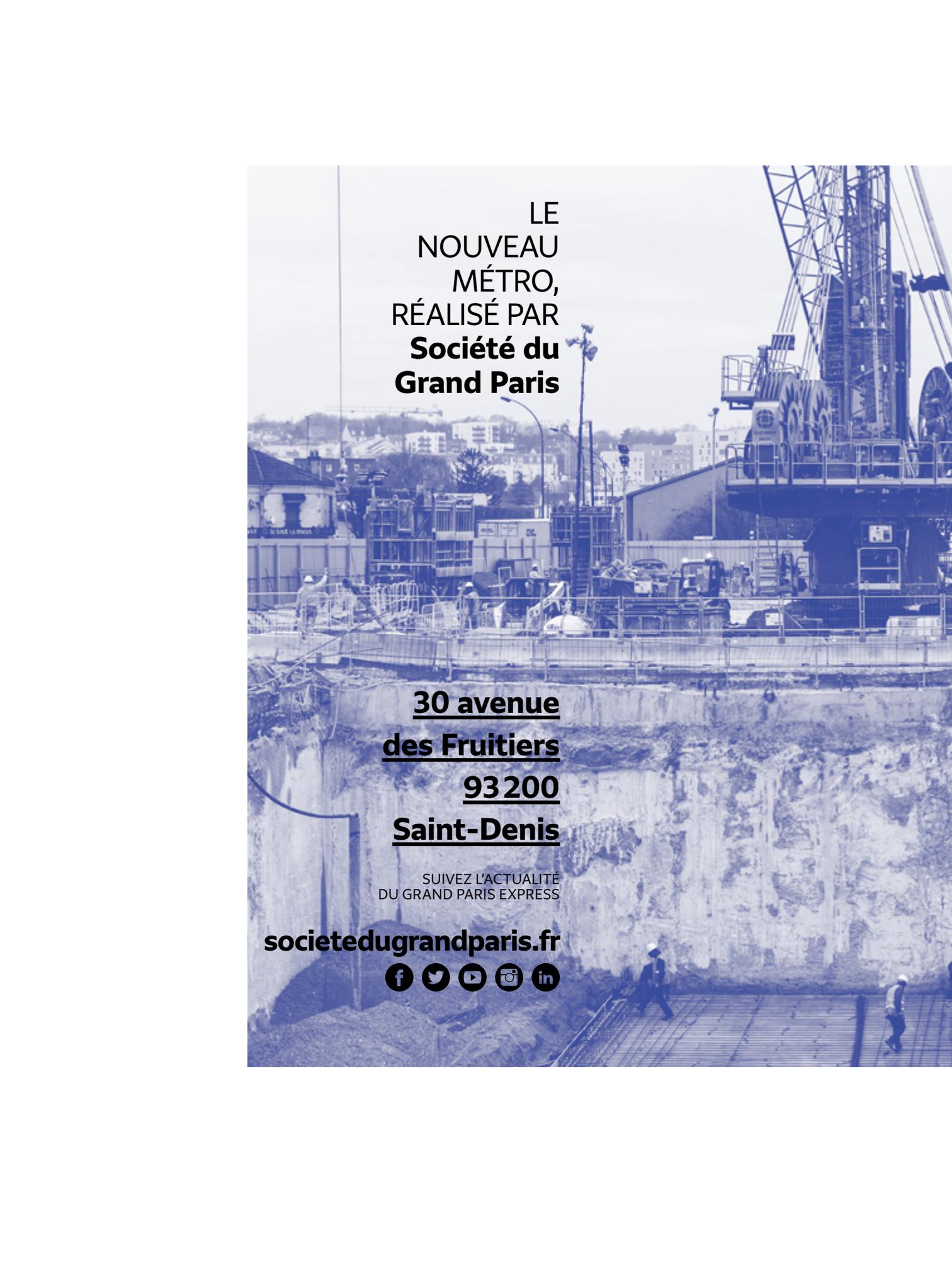
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Les études d'avant-projet des lignes 14 Sud, 17 et 18 sont cofinancées par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.



Conception et réalisation: direction de la communication, QUAI#3.

Crédits photos: couverture: Laurent Villeret; p 6: Marco Castro; p 9: Genaro Bardy; p 11: Sébastien d'Halloy; Société du Grand Paris; p 12: Gérard Rollando; architecture Groupe-6 image AsymmetricA; p 13: Axel Heise; p 16: Leticia Pontual; Isabelle Tabellion; p 17: Leticia Pontual; Gérard Rollando; p 18: Claire-Lise Havet; Gérard Rollando; p 19: Gérard Rollando; p 22: Herrenknecht; Gérard Rollando; Julie Bourges; p 23: Pierre Vassal/Haytham; Gérard Rollando; Claire-Lise Havet; Leticia Pontual; p 24: Sébastien d'Halloy; Isabelle Tabellion; Julie Bourges; Florence Joubert; p 25: Sébastien d'Halloy; Gérard Rollando; p 28: Anne-Laure Abraham, Jérôme Gorin; Isabelle Tabellion; Julie Bourges; p 29: Leticia Pontual; Ateliers 2/3/4/; Gérard Rollando; p 30: Florence Joubert; Florian David / Matignon; p 32: Livia Saavedra; p 38: Livia Saavedra.
DR Société du Grand Paris. Impression: Imprimerie de Compiègne.
Édité en septembre 2018.



LE
NOUVEAU
MÉTRO,
RÉALISÉ PAR
**Société du
Grand Paris**

30 avenue
des Fruitières
93200
Saint-Denis

SUIVEZ L'ACTUALITÉ
DU GRAND PARIS EXPRESS

societedugrandparis.fr

