

# Société du Grand Paris

RAPPORT  
D'ACTIVITÉ  
2019

---



Portraits  
de collaborateurs

2019  
en  
images

Concevoir  
et construire  
en préservant  
l'environnement

Les observations du conseil de surveillance constituent traditionnellement un exercice pour mesurer les avancées du projet, les étapes franchies par les équipes de la Société du Grand Paris. Cette édition 2020 ne déroge pas à la règle et elle prouve à la fois la consolidation du portage du projet par le doublement des effectifs en une année au cœur de la maîtrise d'ouvrage, et la progression spectaculaire du nombre de tunneliers en action dans le sous-sol francilien. Elle permet également de rappeler les dynamiques urbaines qui émergent dans les quartiers de gare et qui racontent la construction de cette ville bas-carbone capable de relever les défis du XXI<sup>e</sup> siècle.

Mais la prise de parole du conseil de surveillance dans ce rapport d'activité intervient surtout dans un contexte inédit, incertain et dramatique. La pandémie COVID-19 a frappé durement les habitants des territoires métropolitains, elle a pointé les inégalités géographiques et sociales qu'ils subissent ; elle a souligné les disparités dans l'offre de soins, et la concentration des logements suroccupés.

Quant aux répercussions économiques et sociales, elles seront durables et supposent dès à présent la mobilisation de tous.

Face à cette tourmente, les équipes de la Société du Grand Paris ont été animées par l'esprit de responsabilité, à la fois dans la suspension immédiate des travaux constatant que les règles de sécurité n'étaient pas réunies, puis dans la reprise progressive des chantiers, à la suite des aménagements réalisés en étroite relation avec les entreprises et les maîtres d'œuvre, dans un dialogue permanent avec les acteurs des territoires. Elles ont su s'adapter, poursuivre les recrutements et l'attribution des marchés publics, consolider les financements et faciliter les démarches des commerçants riverains des chantiers.

Le conseil de surveillance tient à saluer cet esprit de responsabilité, qui doit se poursuivre pour soutenir le tissu économique, et tout particulièrement les PME et les entreprises d'insertion, mais aussi pour penser les mobilités de demain et les nouveaux usages de la ville. Né du dialogue entre l'État et les territoires, pensé pour les générations futures, le Grand Paris Express peut, doit être ce point d'appui pour relever le défi de la solidarité et imaginer l'après.

Patrick Braouezec,  
*président du conseil de surveillance  
de la Société du Grand Paris*



Maire d'Antony de 1983 à 2002, Patrick Devedjian était président du conseil départemental des Hauts-de-Seine depuis 2007 et membre du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Il occupa plusieurs fonctions gouvernementales : ministre délégué chargé des Libertés locales (2002 à 2004) ; ministre délégué à l'Industrie (2004 à 2005) ; ministre auprès du Premier ministre chargé du Plan de relance (2008 à 2010).  
*Patrick Devedjian est décédé le dimanche 29 mars 2020.*

La Société du Grand Paris est en deuil car elle a perdu un ténor de son conseil de surveillance, un fondateur, un stratège, un homme de conviction qui a soutenu et défendu le projet du Grand Paris Express depuis l'origine. Patrick Devedjian a œuvré pour que son département soit irrigué par le métro du Grand Paris, du nord au sud. Soucieux de la desserte du quartier d'affaires de La Défense, qui contribue à l'attractivité économique de l'Île-de-France et de la France tout entière, il a été un partenaire précieux pour trouver une solution face à la complexité de la réalisation de cette gare. J'ai apprécié de travailler avec lui, en confiance, partageant ensemble le souci de la sincérité et de l'efficacité. Nous gardons de lui le souvenir d'un homme attentif, exigeant et constructif, toujours à la recherche de solutions. Sa voix nous manquera.

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

# Sommaire

## \_\_10 Retour sur l'année 2019

- 10 **2019 par Thierry Dallard,  
président du directoire**  
Retour en images  
Les collaborateurs témoignent
- 12
- 20 **2019 par Bernard Cathelain,  
membre du directoire**  
Retour en images  
Les collaborateurs témoignent
- 22
- 30 **2019 par Frédéric Brédillot,  
membre du directoire**  
Retour en images  
Les collaborateurs témoignent
- 32

## \_\_04 Le nouveau métro, chemin faisant par Enlarge Your Paris

## \_\_41 Le développement durable au cœur de nos actions

- 41 **La stratégie RSE au service d'un projet  
de développement durable**  
**Les parties prenantes du projet**
- 46
- 50 **Conduire le projet de manière  
humaine et éthique**  
3 questions à Marina Bellini de la Société du Grand Paris
- 63
- 64 **Concevoir et construire en préservant l'environnement**  
La restauration de la zone humide du Bois Madame à Chelles  
3 questions à Pierre-Benoît Berthier du Groupe Loiseleur
- 68
- 69
- 78 **Participer à la création de la ville de demain**  
La Courneuve Six-Routes, une nouvelle centralité  
métropolitaine
- 88
- 89 3 questions à Alexandre Frémot du conseil départemental  
de Seine-Saint-Denis
- 90 **Travailler pour et avec les acteurs du territoire**  
Une offre pédagogique pour les nouvelles générations  
3 questions à Alexis Gesbert d'Exploradôme
- 98
- 99
- 100 **Les indicateurs de notre action**
- 108 **La gouvernance de la Société du Grand Paris**
- 110 **Les données financières**

# Un pas de côté...

Pour ce rapport d'activité 2019, la Société du Grand Paris a offert une carte blanche à la rédaction d'Enlarge Your Paris, afin de partager ses réflexions sur la métropole du Grand Paris et sa pratique d'un territoire dont l'identité se façonne pas à pas. Merci à eux pour le témoignage qu'ils nous livrent.



# Le nouveau métro, chemin faisant

par Vianney Delourme et Renaud Charles,  
fondateurs d'Enlarge Your Paris

Par une chaude matinée de juin, plus de quatre-vingts randonneurs venus de toute l'Île-de-France se retrouvaient devant les palissades d'un chantier du Grand Paris Express, le long des quais du RER A à Noisy-Champs. Leur objectif ? Suivre le tracé de la ligne 15 Sud jusqu'à la gare de Saint-Maur-des-Fossés, vingt kilomètres plus loin, où se trouvait un autre chantier de la Société du Grand Paris. En imaginant ce parcours, notre idée était que cette promenade urbaine permettrait de prendre la mesure du projet du Grand Paris Express, mais aussi de découvrir, ou redécouvrir, les territoires qui seront reliés par le métro. C'est ainsi qu'avec la première balade de ce Grand Paris Express piéton, les marcheurs faisaient connaissance avec le *Cluster* universitaire de Noisy-Champs, les « camemberts » brutalistes de Noisy-le-Grand, le fort de Villiers érigé en 1878 pour arrêter des Prussiens déjà passés par deux fois en soixante ans ou encore les rues ravissantes d'un vieux Saint-Maur immortalisées en son temps par Jacques Tati dans *Mon Oncle*.

## Des paysages multiples

Ce même jour, alors que les kilomètres de bitume avalés sous un soleil presque caniculaire commençaient à se faire ressentir, par un heureux hasard les randonneurs ont croisé à Champigny une marchande de glaces ambulante, au bout de la bien nommée rue de La Plage, ancien haut lieu des baignades dans la Marne. Elle réalisait sans doute son chiffre d'affaires du jour... et permit à la troupe de se rafraîchir, tout en discourant de la vulnérabilité du piéton dans une métropole parsemée d'îlots de chaleur. C'est que tout n'était pas bucolique dans ce parcours. Nous avons aussi traversé de très minérales zones d'activités commerciales et des départementales le long desquelles le piéton marche habituellement plutôt par nécessité... mais c'était le jeu : il était écrit que le tracé d'un projet de transports souterrain nous emmènerait là où il voulait, nous empêchant de privilégier les sites les plus beaux, les plus spectaculaires ou les plus emblématiques. Et en parcourant à pied l'équivalent de quatre gares de la future ligne 15 Sud, nous fîmes un voyage très concret dans un petit bout d'un territoire encore très abstrait : le Grand Paris.

Nous avons aussi découvert ce jour-là que le projet de métro dont depuis presque une décennie on lisait les enjeux et les aventures dans la presse, était en train de devenir réalité. Au détour des rues, des squares et des faubourgs de Noisy, de Villiers, de Champigny et de Saint-Maur, tous les 800 mètres exactement, se dressaient des palissades de chantier, et derrière elles des grues, des toupies et des bassins de décantation. Le tout formant un paysage industriel éphémère qui signalait qu'en dessous, ça creusait. Pour tous les randonneurs présents, il devenait évident qu'un compte-à-rebours était lancé, annonçant une révolution urbaine à l'ampleur encore difficilement perceptible.

## Une richesse révélée

Des promenades urbaines le long du Grand Paris Express, il y en a eu depuis plusieurs dizaines, envoyant des centaines de randonneurs chevronnés ou de simples curieux le long des lignes 15, 16 et 18, ou rejoindre les fêtes de chantier « KM » de la Société du Grand Paris. Et c'est ainsi qu'au fil des kilomètres, s'est mis en place le Grand Paris Express piéton. Avec une idée simple, rendre compte de la révolution à venir que constituent ces lignes de métro de banlieue à banlieue. Et aussi découvrir les richesses culturelles d'une métropole émergente. Fin 2015, l'Apur publiait dans l'étude *Le Grand Paris Express et lieux culturels*, la très précieuse carte des 270 lieux

La richesse culturelle du Grand Paris, ce sont ses habitants qui en parlent le mieux.

culturels dans les quartiers de gare du Grand Paris Express. Une liste en partie devenue familière aux marcheurs du Grand Paris Express piéton à qui plus de cinquante lieux ont ouvert leurs portes.

La richesse culturelle du Grand Paris, ce sont ses habitants qui en parlent le mieux. Nous avons pu cheminer dans les rues de Cachan, Arcueil et Bagneux avec les fondateurs du Plus Petit Cirque du Monde, sur les hauteurs de Chelles avec une néomaraîchère qui racontait son installation à deux pas du chantier d'un ouvrage du Grand Paris Express, sortir du Potager du Roi par la grille réservée aux princes, en compagnie d'étudiants de l'École de Paysage de Versailles, traverser le Parc Georges

Valbon de La Courneuve avec les Bergers urbains et une cinquantaine de leurs brebis, et déambuler sur la dalle du centre de Vitry avec des *street-artistes* qui en ont fait leur atelier à ciel ouvert... Avec chacun, nous discutons de leur vision de la culture et du Grand Paris, de leurs attentes en termes de travail, de logement et de transports pour leurs territoires, et parfois de la gêne des chantiers ou de la crainte de la gentrification.

## Un récit partagé

Avant que ne roule la première rame du Grand Paris Express, des promenades urbaines sur son tracé en faisaient, à leur petite échelle, un révélateur de territoires et le fil d'un récit partagé. Ces explorations ont fini par créer un bouche-à-oreille, affichant parfois plus de cent inscrits par balade, et attirant des journalistes français, italiens, allemands, nord-américains... dans des territoires parfois mal connus, pour ne pas dire mal vus. Une association de jeunes de Sevrans prépare une balade pour la saison 2021 afin de présenter le territoire aux marcheurs. Des élèves d'une école d'architecture de l'Est ont passé trois matinées à dessiner des chantiers de gares entre Vitry et Chelles, découvrant l'ampleur d'un projet qui, *in fine*, est celui de leur génération... Ces promenades ont également suscité l'intérêt du très réputé Laboratoire du Cresson de l'École d'architecture de Grenoble, et de chercheurs de l'École d'urbanisme de Lyon. C'est que la marche, accessible, ouverte à tous, est un formidable outil de médiation culturelle, mais aussi d'observation des mutations urbaines.

## La marchabilité du Grand Paris

En octobre 2019, lors d'une conférence sur les « Piétons du Grand Paris Express » organisée à la maison de l'Architecture en Île-de-France à Paris, des associations de promenades urbaines, des experts de la ville, un grand reporter, un romancier et un philosophe adeptes de la marche urbaine, sont venus témoigner de leur vision du Grand Paris, et de la place que les piétons pourraient y gagner, à côté de et peut-être grâce au futur métro.

“Ces explorations ont fini par créer un bouche-à-oreille, affichant parfois plus de cent inscrits par balade (...) dans des territoires parfois mal connus, pour ne pas dire mal vus...”

Parce qu'il y a encore de la marge ; marcher en banlieue s'apparente parfois à de la « flânerie négative » pour reprendre les termes d'urbanistes qui ont expliqué dans *L'Atlas du Grand Paris*, publié par l'Apur en 2013, combien être piéton dans certains territoires était pénible. Nous nous en sommes bien rendu compte : les aéroports, les voies ferrées, les autoroutes et les grandes zones industrielles, toutes ces infrastructures métropolitaines indispensables, sont aussi des « fractures urbaines » qui coupent le passage aux marcheurs du quotidien, singulièrement dans les quartiers populaires. Même les fleuves semblent converger vers Paris et ferment le passage aux Grands Parisiens – il y a en moyenne un pont tous les 3 km sur la Seine en dehors de Paris, contre un tous les 300 m en intra-muros. Pourtant, lors de nos explorations, nous trouvions toujours à nous faufiler par des voies, des routes, des passerelles, des chemins, et arrivions à rester fidèles au tracé du Grand Paris Express. Passant tour à tour d'une friche industrielle à un cœur villageois, d'une zone d'activité commerciale

géante à une forêt domaniale, d'un échangeur routier à un parc urbain d'une taille insoupçonnée, nous composions au rythme de nos avancées des sortes de *travellings* urbains aussi variés qu'inattendus, et chaque jour traversions des paysages remarquables. Nous marchions ainsi « des propriétés de Lucifer aux Belvédères du Grand Paris », pour reprendre la belle expression de la directrice de l'Apur, Dominique Alba.

#### La force du piéton

Enfin, lors de ces promenades urbaines dans des territoires très marqués par les flux automobiles, les conducteurs étaient parfois surpris de voir passer, si ce n'est de laisser passer, des dizaines de randonneurs, dans les clous bien sûr, même lorsqu'ils étaient à demi effacés par l'usure et le manque d'entretien.

Ces explorations collectives permettront-elles de valoriser des parcours piétonniers déjà existants mais peu connus ou peu pratiqués, entre les 68 futures gares ; voire d'en imaginer de nouveaux ? Comment l'arrivée du Grand Paris Express renforcera-t-elle les déplacements piétons du quotidien, mais aussi les pratiques des randonneurs augmentés de leur passe Navigo ?

Dans le référentiel *les Places du Grand Paris*, il est notamment question de « construire ou rétablir des itinéraires piétons de grande échelle » (principe 11). C'est aussi à cela que nous nous sommes pris à rêver, établissant au fil de nos progressions, un diagnostic de la marchabilité des territoires.

En 2020, le projet du Grand Paris Express se trouve à mi-chemin. Les piétons du Grand Paris Express n'en sont pas au quart de la moitié leurs explorations dans les territoires du métro du Grand Paris.

[www.enlargeyourparis.fr](http://www.enlargeyourparis.fr)



# À la hauteur de nos responsabilités

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

**Lignes 15, 16, 17 et 18... toutes les lignes du Grand Paris Express sont désormais en travaux.**

**Les chantiers du nouveau métro font partie du paysage métropolitain. Quel regard portez-vous sur le chemin parcouru ?**

Il y a dix ans, la Société du Grand Paris était tout juste créée. Et dans dix ans, le Grand Paris Express sera mis en service, transportant chaque jour plus de deux millions de voyageurs chaque jour. Nous voici donc à mi-parcours. Avec 150 chantiers de génie civil jalonnant les lignes 15, 16, 17 et maintenant 18, on mesure la réalité de cette révolution qui est en train de s'écrire. Et les responsabilités qui sont les nôtres.

**La Société du Grand Paris a connu en 2019 des transformations profondes. Cette mutation est-elle achevée ?**

En moins de deux ans, la maîtrise d'ouvrage a effectivement été réorganisée pour assurer le passage du projet dans sa dimension industrielle. Plus de 200 nouveaux collaborateurs nous ont rejoints. Et l'effort se poursuit en 2020, avec 300 autres recrutements. Cette mutation passe aussi par de nouvelles méthodes de travail. Nous avons mis en place un plateau projet commun avec Île-de-France Mobilités et RATP-I, pour préparer ensemble la phase d'exploitation du Grand Paris Express. C'est l'une des traductions concrètes du rapport d'audit indépendant demandé par le conseil de surveillance et le directoire, qui a été rendu l'été dernier.

**Une autre traduction du « faire ensemble » qui est à l'origine du Grand Paris Express...**

Le Grand Paris Express a d'abord été rendu possible par la rencontre de deux volontés, celle de l'État et celle de la Région Île-de-France. Leurs visions ont finalement convergé, à l'issue d'un débat public extrêmement nourri. Puis avec la volonté et le soutien de tous les maires et élus de ce grand territoire, le projet a pu être engagé rapidement, les différentes étapes s'enchaînant sans interruption jusqu'au lancement des travaux. L'intérêt général a ainsi prévalu. C'est ce qui donne sa force à ce projet, et sans doute son caractère inédit. Du plus haut niveau de l'État à tous les échelons de la démocratie territoriale, le nouveau métro fait consensus. C'est grâce à cette confiance réciproque que nous pouvons faire face aux multiples crises qu'un projet de cette ampleur rencontre. Cette écoute des territoires doit demeurer au cœur de notre méthode de travail. Je pense notamment aux tronçons Est et Ouest de la ligne 15, qui seront réalisés en conception-réalisation. Les marchés seront lancés à l'issue d'un dialogue approfondi avec les élus qui nous mobiliseront totalement cette année. Ce « faire ensemble », c'est aussi être exemplaires à l'égard des habitants qui vivent à côté de nos chantiers. Nous devons tout faire pour limiter les nuisances, accompagner au mieux les riverains, être à leur écoute en permanence pour expliquer chaque étape des travaux.

**Le Grand Paris Express a pour ambition de favoriser l'émergence d'un nouveau modèle de ville. Comment la Société du Grand Paris y contribue-t-elle ?**

Nous avons un défi collectif à relever. Il nous faut recoudre la ville, la rendre plus sobre, plus apaisée, plus respirable,

plus agréable à vivre. Nous devons prendre nos responsabilités pour endiguer l'étalement urbain qui artificialise les sols et relègue de plus en plus de Franciliens loin du cœur de la métropole. La Société du Grand Paris prendra toute sa part dans ce chantier immense, bien entendu comme maître d'ouvrage du Grand Paris Express et de ses gares, mais aussi comme partenaire des aménageurs dans les quartiers de gare. Déjà près de 200 projets urbains sont recensés aux abords des gares dont la mise en service est prévue en 2024 et 2025. Chacune de nos gares est un lieu d'opportunités inédit, un formidable accélérateur de la transformation urbaine. C'est une chance à saisir pour repenser les usages de la ville, imaginer les mobilités de demain et permettre à la ville du futur d'être aussi mieux armée pour faire face aux crises multiples qui l'attendent.

**Face à la crise sanitaire et économique mondiale liée à la pandémie du Covid-19, la Société du Grand Paris a réagi très vite, suspendant les travaux sur ses chantiers. Quels premiers enseignements tirez-vous de cette crise ?**

Nous avons réagi face à cette crise en ayant plus que jamais à l'esprit nos valeurs, ce que nous sommes. La Société du Grand Paris est un maître d'ouvrage de référence, avec les devoirs et les responsabilités que cela implique. La construction du nouveau métro fait intervenir de très nombreux professionnels. Notre mission première, c'est évidemment de veiller à leur sécurité. Les travaux souterrains sont par ailleurs des travaux sensibles, nécessitant une mobilisation d'une chaîne d'intervenants hautement spécialisés qui ne peut souffrir le risque d'une désorganisation sans mettre en péril les avoisinants. Nous avons donc suspendu immédiatement tous les travaux, et nous nous sommes mis aussitôt au travail pour identifier, avec tous les acteurs concernés,



“Chacune de nos gares est un formidable accélérateur de la transformation urbaine.”

les conditions d'une reprise progressive. Pour garantir la sécurité de tous, compagnons comme riverains, les sites ont été aménagés, des points d'eau ont été installés, des formations déployées. Des bungalows de chantier jusqu'à l'évacuation des terres, tout a été inspecté, étudié, repensé, même pour les interventions sur les tunneliers. Je veux saluer le professionnalisme de tous, celles et ceux qui ont sécurisé les chantiers puis ont été les premiers à permettre leur redémarrage, qui en ont géré toutes les conséquences contractuelles ou qui ont accéléré les paiements de nos fournisseurs pour permettre aux entreprises, et notamment les PME, de traverser au mieux cette épreuve.



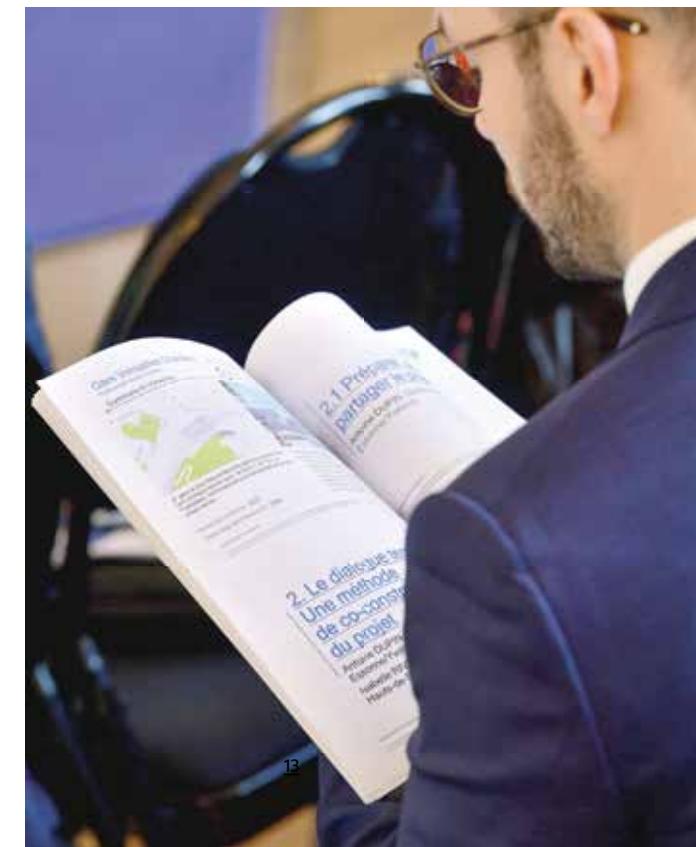
La Fabrique du métro invite le public à plonger au cœur de l'aventure souterraine du Grand Paris Express lors des Journées européennes du patrimoine. Depuis 2018, ce lieu permet à la fois de tester à l'échelle 1 les futurs équipements et au public de comprendre tous les aspects du projet. Plus de 20 000 personnes l'ont déjà visitée.



Le 29 juin, le chantier de la friche Arrighi aux Ardoines se transforme en lieu de création avant le lancement de deux tunneliers sur la ligne 15 Sud. L'artiste JR s'empare du site le temps d'un KM, nom de ces événements culturels et populaires. En 2019, un autre KM accueillera 3 500 personnes sur le chantier du puits Mandela, à Saint-Denis.

“Ces images incarnent pour moi l'année 2019.”

**Thierry Dallard**



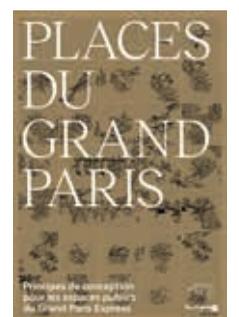
Engagées au printemps 2019, les conférences de lignes rassemblent 750 élus et partenaires du Grand Paris lors de temps d'échanges avec le maître d'ouvrage du nouveau métro. La Société du Grand Paris réaffirme la nécessité d'associer les acteurs des territoires à toutes les étapes du projet.



Le premier tunnelier, Steffie-Orbival, sort de terre en novembre après avoir creusé 2 183 mètres entre Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne. Sa roue de coupe sera réutilisée sur la ligne 17. Fin 2019, 11 tunneliers ont creusé 9 km.



Du 3 mai au 13 juillet, à Versailles, la Société du Grand Paris est présente au pavillon « Horizon 2030 » de la première Biennale d'architecture et de paysage. Le public peut y découvrir les maquettes des futures gares. L'occasion de montrer que le Grand Paris Express bouleversera les mobilités et le paysage francilien.



Le 28 novembre, Île-de-France Mobilités et la Société du Grand Paris dévoilent l'ouvrage *Places du Grand Paris*. Ce référentiel rappelle que les gares du Grand Paris Express et leurs abords constitueront des respirations, faisant le lien entre la ville et le métro.

## Dans cette aventure, l'aspect humain prime



### **Georgina Mendes, responsable de l'unité espaces publics et intermodalité**

“Je viens d’Île-de-France Mobilités où je m’occupais d’intermodalité et de nouvelles mobilités après six ans de programmation et réalisation d’espaces publics. Lorsque j’ai commencé à travailler, nous parlions de transports, puis de déplacements et maintenant de mobilité. Ce glissement lexical permet de se rapprocher de l’usage. Mon rôle est de penser les espaces publics devant les futures gares sans pouvoir forcément anticiper les usages. L’avenir est difficile à prédire. Et la mobilité est un monde qui évolue très rapidement. Détruire pour reconstruire est passé de mode, notamment pour des raisons environnementales. Il faut donc concevoir des lieux flexibles et disponibles pour l’ensemble des usagers. Les quartiers de gare sont très fréquentés à des horaires précis de la journée, le matin et le soir, mais que fait-on le reste du temps ? Ces espaces doivent donc être le plus neutre possible pour accueillir un maximum d’usages

pendant les heures de pointe, puis accueillir un marché ou des expositions le weekend, par exemple. En novembre 2019, nous avons publié, avec Île-de-France Mobilités, les *Places du Grand Paris*. Ce livre représente un aboutissement après de longs mois de réflexion collective : le passage à l’opérationnalité des projets des abords des gares. C’est à la fois un livre de culture générale sur les usages liés à la mobilité et à la ville, mais aussi un document technique qui propose une vision commune des futurs espaces publics intermodaux liés au Grand Paris Express. L’arrivée du nouveau métro va bouleverser les déplacements au sens large en Île-de-France. Il densifiera le maillage des gares. La priorité sera donnée aux piétons. En réalité, c’est la mobilité parisienne qui va s’étendre jusqu’à la grande couronne et les Franciliens devraient de moins en moins faire appel à leur voiture.”



### **Sandra Philippe, cheffe de projet transverse**

“Il y avait une trentaine de personnes, lorsque je suis arrivée à la Société du Grand Paris en 2011. Parmi elles on compte, neuf ans plus tard, encore une bonne quinzaine de collaborateurs. Régnait alors un esprit start-up où tout le monde faisait tout. J’étais assistante de direction. Je me suis formée en parallèle ; ce qui m’a permis d’évoluer par la suite. Je suis aujourd’hui cheffe de projet transverse au sein de l’unité riverains, qui est en charge de l’anticipation des nuisances des chantiers du Grand Paris Express auprès des 17 000 riverains qui habitent à proximité immédiate des ouvrages. Nous dialoguons, concevons et mettons en œuvre des mesures de prévention et d’accompagnement qui participent à l’acceptation de nos chantiers, souvent insérés dans des quartiers urbains denses. Nous sommes en quelque sorte un laboratoire sur la problématique des riverains des chantiers et essayons d’apporter

des réponses adaptées. Dans cette aventure du Grand Paris Express, l’aspect humain prime autant que le côté technique !”

### **Jérôme Beuchée, chef de projet développement urbain**

“J’ai intégré la Société du Grand Paris en juillet 2015 au sein du service foncier où j’avais la charge de la maîtrise foncière des terrains nécessaires au prolongement de la ligne 14 au Sud et à la ligne 15 Est. Mon rôle était de piloter l’opérateur foncier qui a pour mission d’identifier et négocier avec les propriétaires impactés par le projet. La très grande majorité de ces négociations aboutissent à un accord amiable. En 2019, j’ai bénéficié d’une mobilité interne qui m’a permis de retrouver le cœur de ma formation initiale d’urbaniste. Je m’occupe désormais du développement de projets immobiliers à proximité ou au-dessus des futures gares. Y seront réalisés des logements, des résidences étudiantes, des bureaux, etc. La Société du Grand Paris cherche à valoriser le foncier qu’elle a acquis en participant au développement de véritables quartiers de gare. L’idée est de participer à la transformation de la ville avec l’arrivée du métro tout en apportant des recettes qui permettront de diminuer le coût du projet.”





**Jérémie Jauroyon, risk manager**

"Après avoir obtenu un Master 2 Droit et Science politique, spécialité Management des risques, j'ai intégré un major français du BTP. J'y ai passé cinq ans en tant que responsable qualité, environnement et risques, puis risk manager, ce qui m'a donné l'opportunité de travailler un an à Doha. Ancien expatrié, je suis heureux d'être aujourd'hui en France pour travailler sur un projet hors normes tel que le Grand Paris Express. Ce poste est plus qu'un prolongement de carrière, c'est une expérience unique. Au sein de la direction des risques, de l'audit et du contrôle interne, je conçois, mets en œuvre et supervise l'ensemble des dispositifs de maîtrise des risques du projet. Il s'agit notamment d'appuyer le pilotage des projets de lignes en fournissant des outils d'anticipation et d'analyse des risques de toute nature. Depuis janvier, j'anime le cycle semestriel de management des risques de la Société du Grand Paris qui implique le pilotage des travaux menés par les risk managers projet de l'entreprise, la réalisation d'analyses transverses en lien avec les experts métiers ainsi que la production de simulations probabilistes visant à évaluer les impacts financiers des risques. Ce dernier point, essentiel, permet de donner à notre gouvernance une assurance raisonnable que les opérations et investissements sont sous maîtrise."

**Diana Nait-Belkacem, chargée de mission gestion prévisionnelle territorialisée des emplois et compétences**  
 "À Orly, lorsque que je travaillais pour le groupe Aéroports de Paris, j'avais pour habitude de passer devant la palissade du chantier de la future gare. Je me disais « Pourquoi ne pas postuler ? » Aujourd'hui, j'ai la chance de participer à la gestion des ressources humaines chantiers sur l'ensemble du projet. J'identifie grâce à nos interlocuteurs terrain, les besoins en emplois et en compétences nécessaires à la réalisation des travaux. J'envisage et propose des outils de pilotage RH pour accompagner le suivi de ces besoins et la réponse qui y est apportée. En ce moment, je travaille à la mise en place d'une cartographie dynamique et évolutive des métiers du Grand Paris Express. L'objectif est de traduire les besoins en recrutement au gré de l'avancée des chantiers et sur les différents secteurs mobilisés. Cela nous permet d'anticiper et de travailler avec les partenaires de la formation, les entreprises de travaux, les services publics et les territoires à l'identification de parcours de formation et à leur promotion auprès des demandeurs d'emploi. C'est d'autant plus important que pour certains métiers, le marché est particulièrement tendu. C'est le cas des électriciens ou des poseurs de voies, par exemple. Il s'agit aussi de favoriser le respect, par les entreprises attributaires, des engagements RSE intégrés à nos marchés, notamment en faveur du développement de l'emploi et de la formation. Cela passe par un pourvoi local des postes, l'emploi durable des personnes ou encore la facilitation des passerelles d'évolutions entre les métiers. Les travaux n'apportent donc pas que des nuisances, ils créent aussi de belles opportunités !"



**Arnaud Pacheco, chef de projet stratégie et innovation**

"J'ai commencé à travailler pour l'entreprise pour piloter des projets innovants, dont le programme « Défis jeunes talents ». Depuis, j'ai été recruté à la direction stratégie et innovation. J'interagis avec l'ensemble des collaborateurs, pour mener à bien le projet d'entreprise 2024 autour des engagements suivants : la livraison des lignes, le caractère durable du projet et le fait que l'entreprise soit une maîtrise d'ouvrage

responsable, attractive et crédible. Maintenant que nous avons tous une vision du succès claire et partagée, j'accompagne toutes les directions dans ce sens. Nous souhaitons aujourd'hui que chaque collaborateur comprenne les objectifs de sa direction, mais aussi ceux des autres directions, afin d'atteindre ensemble nos engagements. Cette transparence renforce la transversalité. Une transversalité qui est catalysée par les nouveaux locaux depuis 2020."

# Des retombées économiques décisives

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

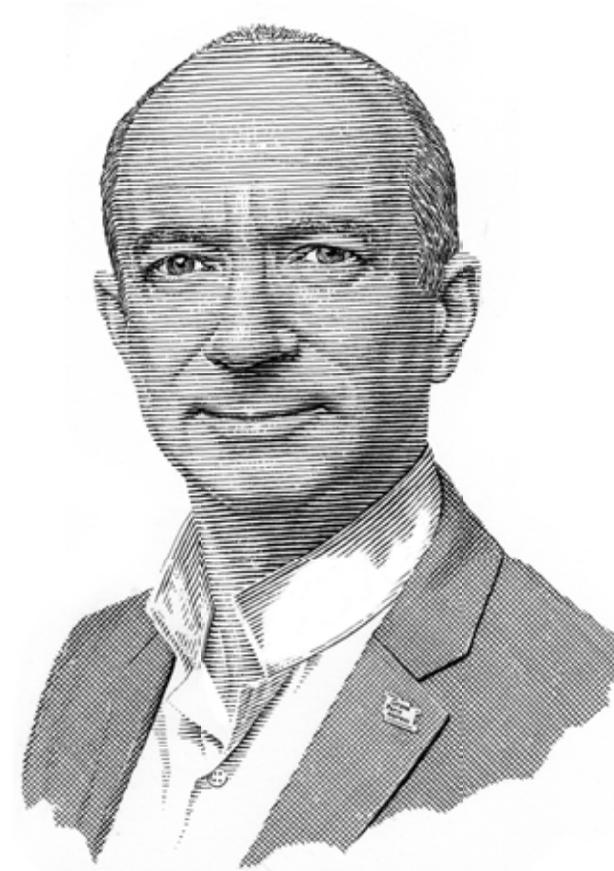
“En 2019, plus de 6 500 personnes travaillaient sur les chantiers du Grand Paris Express.”

## **Avec quatorze tunneliers baptisés sur le tracé du Grand Paris Express fin 2019, l'aventure souterraine marque-t-elle un tournant dans la vie du projet et de la maîtrise d'ouvrage ?**

Le Grand Paris Express est entré dans une phase nouvelle, celle de l'industrialisation du projet. Toutes les gares de la ligne 15 Sud sont en travaux, avec, à l'été 2019, la finalisation de la boîte gare pour Fort d'Issy – Vanves – Clamart mais aussi l'achèvement des travaux de parois moulées de la future gare Saint-Maur – Créteil, qui sera la plus profonde de France. Sur la ligne 16, le génie civil monte en puissance, avec huit gares en cours de construction. Les travaux préparatoires ont repris à l'été dernier à Chelles. Nous devrions ainsi être en mesure de notifier le lot 3 de la ligne 16 dans quelques mois et démarrer dans la foulée des travaux de génie civil. D'autres lignes du Grand Paris Express ont basculé également en phase de génie civil, comme la ligne 17, où les travaux de construction de la gare ont démarré au printemps 2019 au Bourget Aéroport.

## **Face à l'importance de ces travaux, la Société du Grand Paris a-t-elle identifié des risques particuliers ?**

Si les travaux changent d'échelle, il est toujours indispensable de s'adapter aux contraintes et aux réalités du terrain, tout en tirant tous les enseignements des chantiers les plus avancés.



La réalité géologique de Champigny n'est pas celle du Blanc-Mesnil ou d'Arcueil. Le Bassin parisien présente une diversité géologique très importante. C'est clairement l'un des défis qui se présente à nous et, avec près de 7 000 sondages réalisés le long du tracé, nous veillons à identifier chaque risque pour adapter, le cas échéant, la méthode constructive. Cette montée en puissance des travaux souterrains nécessite aussi de mobiliser des professionnels aguerris, notamment pour piloter les tunneliers. Former un équipage de tunnelier n'est pas une petite formalité. Nous travaillons avec l'ensemble des acteurs des travaux publics pour permettre aux entreprises de faire face à ce besoin. D'autant que d'autres projets sollicitent ces métiers déjà rares. Ceci étant, il faut rappeler que la réalisation du nouveau métro ne se limite pas aux travaux souterrains, même si l'ampleur de ceux-ci retient toute l'attention. La Société du Grand Paris a ainsi attribué en 2019 le premier marché des équipements et travaux traction pour la ligne 15 Sud. Le marché de haute tension/basse tension a suivi pour le tronçon commun des lignes 16 et 17, avec une notification en décembre. Et le marché regroupant le matériel roulant, les automatismes de conduite et les systèmes embarqués de la ligne 18 a été publié.

## **Dans ce paysage en pleine évolution, comment se présente la mise en œuvre de la conception-réalisation, option retenue par la Société du Grand Paris pour les lignes 15 Est et 15 Ouest ?**

Ce choix s'explique au regard du caractère très complexe de ces deux lignes, et notamment sur le plan géologique. Elles seront par ailleurs construites dans des environnements très urbanisés, et avec des interconnexions délicates avec le réseau existant. Le passage en conception-réalisation est la meilleure option pour tenir les délais et les coûts. La Société du Grand Paris a désigné l'été dernier son assistant technique à maîtrise d'ouvrage et les premiers appels d'offres des lots de ces deux lignes seront publiés en 2020. Quant au programme, il fera l'objet d'une étroite phase de concertation avec les élus locaux.

## **La Société du Grand Paris voulait faire des travaux du nouveau métro un tremplin pour l'emploi, notamment en Île-de-France. Qu'en est-il ?**

En 2019, 6 500 personnes travaillaient sur les chantiers du Grand Paris Express. Et le cap du million d'heures d'insertion a été franchi à l'été 2019, montrant que nos chantiers représentent un tremplin pour le retour à l'emploi. Sur les lignes 15 Sud, 16 et 17 Nord dont nous assurons la maîtrise d'ouvrage, les travaux de génie civil ont permis de mobiliser 4 300 entreprises, dont plus de 2 000 sont franciliennes. Face à la crise sans précédent que traverse notre pays, les retombées économiques des chantiers du Grand Paris Express sont décisives, en particulier dans les territoires concernés par les travaux.

“Si je devais retenir  
les images de l’année  
écoulée.”

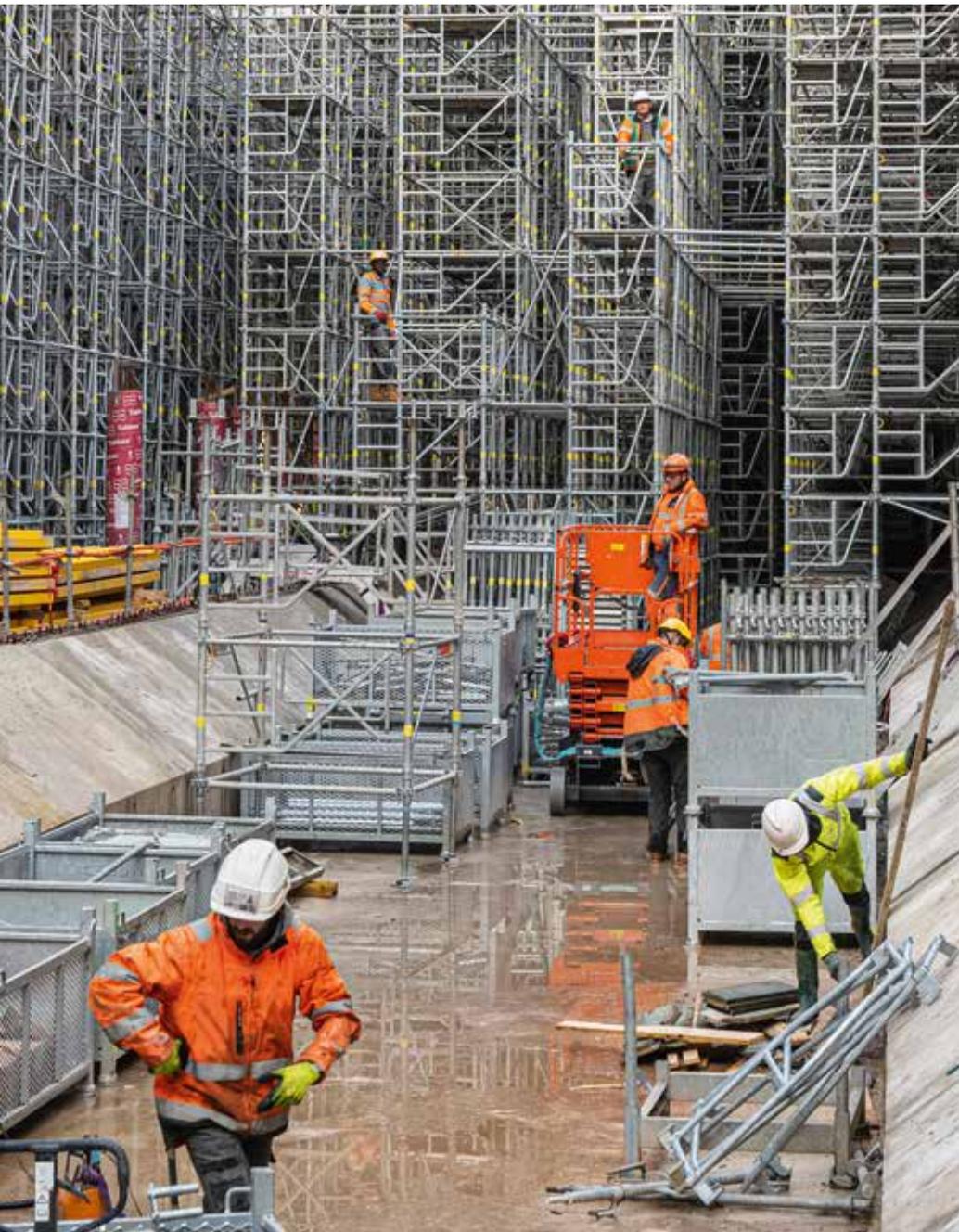
**Bernard Cathelain**



En janvier, le visage du futur métro des lignes 15, 16 et 17 est dévoilé.  
Près de 13 000 Franciliens ont exprimé leur avis et ont choisi un design  
aux « lignes englobantes » pour le nez de la rame.



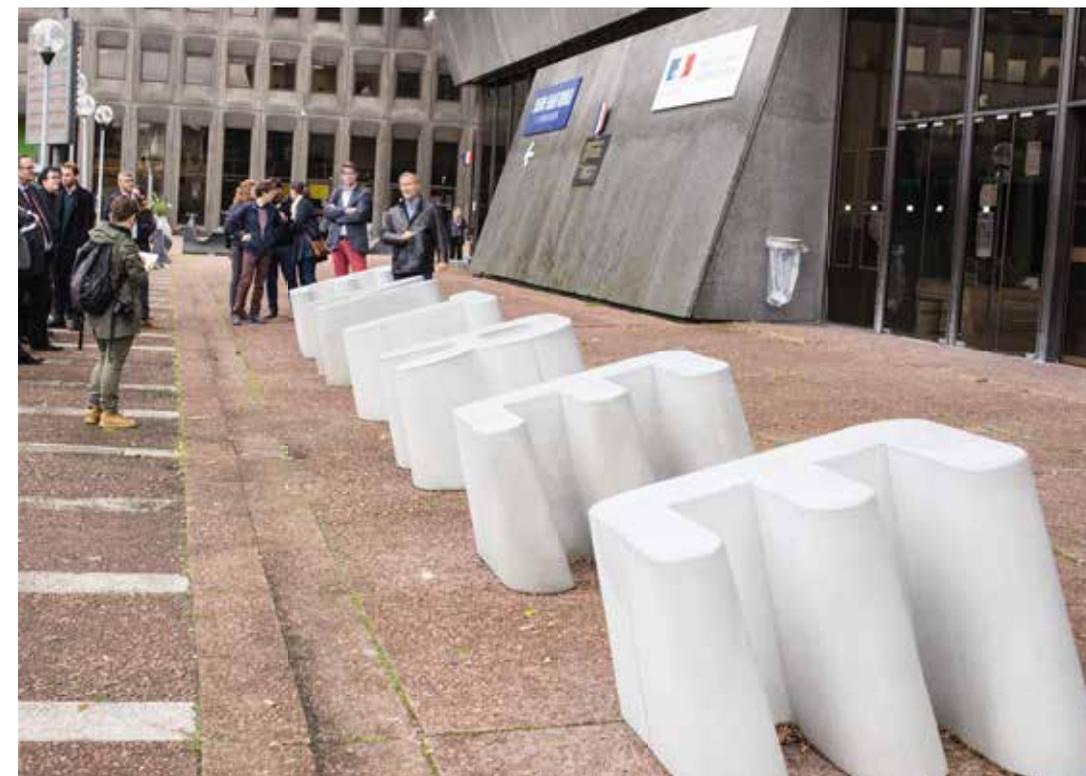
Pendant quatre heures, 90 personnes, dont 66 sapeurs-pompiers  
sont mobilisés pour le premier exercice de prévention contre  
les incendies en souterrain. Cet entraînement qui a lieu en février  
est réitéré pour chacun des tunneliers afin d’assurer la sécurité  
des compagnons.



À l'été 2019, la barre du million d'heures en insertion est franchie sur les chantiers du Grand Paris Express avec la montée en puissance des travaux, principalement sur les lignes 15 Sud et 16. Plus de 1600 personnes bénéficient de contrat en insertion depuis le début des travaux.



Des plateformes fluviales sont créées pour charger les barges de déblais directement depuis les emprises travaux. La première opération a lieu au printemps sur le chantier de l'ouvrage Puits du Canal, à Aubervilliers. 2019 concrétise le recours au transport alternatif pour évacuer les terres du Grand Paris Express.



Utiliser le mobilier urbain pour mieux protéger les espaces publics, c'est le sens des quatre expérimentations menées à Bobigny, sur le parvis de la préfecture. Ces innovations intègrent des fonctions qui vont bien au-delà de leur usage antibélier, comme ces lettres en béton qui peuvent être déplacées pour créer une infinité de mots.



**Jean-Baptiste Treussard, responsable des relations avec les opérateurs ferroviaires**

"En tant que responsable des relations avec les opérateurs ferroviaires, je suis chargé de la gestion des contrats, des conventions et des finances qui touchent aux missions de sécurité ferroviaire. La SNCF et la RATP sont mes principaux interlocuteurs. Je m'occupe également du guichet des permis de construire tiers que l'unité maîtrise foncière a réussi à mettre en place après mon arrivée à la Société du Grand Paris, en octobre 2019. Il a pour objectif de fluidifier et tracer les échanges en interne et avec les différentes parties prenantes (mairies, préfectures, aménageurs, promoteurs immobiliers...) en amont, lors et après le dépôt d'un permis de construire. Cette double casquette, rendue possible par la diversité des secteurs d'activité de ce projet ainsi que de ses acteurs, est très enrichissante."

# Être dans le concret du chantier

**Albane Bonnaud, cheffe de projet véhicules de maintenance des infrastructures**

"J'ai quitté la métropole londonienne et traversé le tunnel sous la Manche pour rejoindre une autre aventure souterraine, celle du Grand Paris Express. En Angleterre, j'étais chargée de l'optimisation des trains à grande vitesse Eurostar pour le confort des voyageurs. Aujourd'hui, je développe les trains dédiés à la maintenance du réseau de façon à garantir à la RATP, futur gestionnaire de l'infrastructure, une exploitabilité optimale. Notre rôle est de lui permettre de réaliser l'ensemble des opérations nécessaires à la maintenance des voies



avec un minimum d'équipement. Concrètement, nous lui mettons à disposition des wagons, des modules fonctionnels (soudure, grue...) ou encore des locotracteurs. Ces éléments pourront alors être assemblés et désassemblés, selon les besoins, comme des briques de Lego !

Les machines que nous fournirons seront entièrement électriques, ce qui est une première en France. Rejoindre la Société du Grand Paris dans le cadre de cette mission me permet ainsi d'apporter ma brique à l'un des plus grands projets ferroviaires du monde."



**Ioana Pascu-Brochard, adjointe au directeur de projet de la ligne 16 tronçon 1**

"Être dans le concret du chantier, voir se réaliser le Grand Paris Express en chair et en os, c'est une grande satisfaction en tant qu'ingénieure. Et c'est une expérience

inoûte de piloter le chantier du tunnel qui passera sous nos nouveaux locaux à Saint-Denis ! J'étais pendant douze ans maître d'œuvre de grands projets tels que des lignes à grande vitesse, la ligne 15 Sud du Grand Paris Express ou encore le Charles de Gaulle Express. Ils ont pour dénominateur commun les infrastructures de transport ferroviaire. Le Grand Paris Express est pour moi la réponse aux besoins de mobilité des Franciliens, ainsi qu'un accélérateur de l'économie de la région. Professionnellement, c'est un beau défi à relever, de par sa complexité technique et humaine. J'avais déjà travaillé en tant que cheffe de projet pour la maîtrise d'œuvre de la gare Châtillon - Montrouge de la ligne 15 Sud. Je suis revenue sur le projet en tant que maître d'ouvrage. Aujourd'hui, j'ai en charge la partie Ouest du marché de génie civil, voie et caténaire du tronçon 1 de la ligne 16, c'est-à-dire de Saint-Denis à La Courneuve. Je travaille en étroite liaison avec les chefs de projet secteur et en coordination transversale avec mon homologue sur la partie Est, qui va du Bourget jusqu'à Aulnay-sous-Bois. Ce marché est innovant car il regroupe les travaux de génie

civil et d'équipements ferroviaires. Ceci, afin d'optimiser les interfaces et donc le planning. Il représente aussi le plus gros marché du projet pour un montant de 1,84 milliard d'euros. La partie Ouest comprend des ouvrages de la ligne 16 (communs avec la ligne 17) et des lignes 14 et 15 : les gares Saint-Denis Pleyel, La Courneuve Six-Routes et Stade de France, dix ouvrages de service et environ 11 km de tunnels. Le chantier a démarré depuis début 2018 et j'y participe depuis plus de six mois maintenant. Mes objectifs sont le respect des coûts, des délais et du cahier des charges techniques, mais aussi de l'environnement et de la sécurité. Au quotidien, je suis en contact avec les assistants à maîtrise d'ouvrage, le maître d'œuvre, l'entreprise de travaux, les autres directions de la Société du Grand Paris, mais aussi les différents maîtres d'ouvrages qui sont en interface avec notre projet. Je m'assure de la conformité de nos travaux, de la bonne coordination des divers acteurs, de l'instruction des modifications en cas d'optimisation ou d'aléas."



**Chiv-San Ung, chef de projet gestionnaire de marchés systèmes**

“J’ai travaillé plus de treize ans chez Alstom, puis fait un passage en maîtrise d’œuvre. Chef de projet de l’électrification du trolleybus de Lyon et du premier tramway de la ville de Bergen, j’ai également piloté plusieurs projets de signalisation ferroviaire. En tant que chef de projet gestionnaire de marchés systèmes, je fais partie à la fois de la direction des systèmes de transport et d’exploitation et de la direction de projet de la ligne 18, une ligne qui a ses spécificités : viaduc, matériel roulant plus petit, système de captation de traction par troisième rail pour un esthétique plus épuré en extérieur. Aujourd’hui, j’ai l’occasion de discuter en amont avec des génies civilistes et d’autres corps de métier pour réfléchir à des solutions qui seront toujours viables dans cinquante ans.”



**Claire Sabatier, chargée de mission sécurité et sûreté des chantiers**

“Avant de rejoindre le projet, j’ai travaillé pour une association loi 1901 qui avait plutôt un profil de *think tank*. J’organisais

notamment des groupes de réflexion sur différentes thématiques concernant la sécurité globale telles que la lutte antiterroriste, les risques en tout genre, la gestion de crise... À la Société du Grand Paris, notre unité a pour rôle d’assurer l’expertise et l’assistance auprès des directions de projet en matière de sécurité et sûreté des chantiers. Nous sommes là en appui, pour veiller que la sécurité s’applique telle que nous l’avons écrite dans notre doctrine. J’ai la chance de suivre l’avancement des chantiers de toutes les lignes du réseau et plusieurs sujets transverses, qu’il s’agisse des retours d’expérience, du suivi des exercices de simulation réalisés sur les sites en travaux, des problématiques relatives à la gestion des secours... Fin 2019, nous avons lancé un marché d’audits sécurité des chantiers dont je suis gestionnaire. Une grande responsabilité car c’est par ce biais que nous pourrions nous assurer de la mise en œuvre opérationnelle des mesures définies par la Société du Grand Paris et ainsi disposer d’une vision globale du niveau de sécurité de nos chantiers. Sur le terrain, participer aux exercices de simulation avec les services de secours est très enrichissant. Être sur un tunnelier, voir le tunnel qui se creuse, nous fait véritablement prendre conscience de l’envergure du projet.”

**Faouzi Saadi, chargé de coordination des démarches transverses**

“Avec le Grand Paris Express, je découvre pour la première fois le secteur ferroviaire. Ingénieur de formation, j’ai d’abord travaillé dans les industries du gaz, de l’électronique avionique et du nucléaire. Je suis aujourd’hui à la direction reporting. Mais le reporting ne représente que la partie émergée de l’iceberg. Pour le fiabiliser, on met en place tout un processus et des outils de pilotage. Notre direction est transverse. J’adresse donc à l’ensemble des directions et entités de la Société du Grand Paris la méthodologie et les outils. Puis, dans l’autre sens, je récupère les informations qui nous permettent de faire le reporting de l’avancement du rapport périodique. Ce rapport bimensuel est destiné au directoire, au comité d’audit et au conseil de surveillance. Une méthodologie clairement définie, des outils bien ciblés, ce sont les clés pour maîtriser le planning, les coûts et les risques !”



# Les enjeux sociaux et environnementaux guident notre travail au quotidien

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

**Pour accompagner sa réorganisation, la Société du Grand Paris souhaitait accélérer sa dynamique de recrutement. L'objectif a-t-il été atteint ?**

Oui, la Société du Grand Paris a ainsi doublé ses effectifs en une année ! Plus de 230 nouveaux collaborateurs nous ont rejoints en 2019. Les créations de postes, permises par la décision du Gouvernement et du législateur de rehausser le plafond d'emplois de l'entreprise dans la loi de finances 2019, vont se poursuivre en 2020, avec pour objectif d'atteindre 750 collaborateurs à la fin de l'année.

Cette dynamique, que nous avons pu préserver au printemps avec le travail à distance mis en place durant la période de confinement, a permis de consolider le pilotage dans des secteurs stratégiques, avec des profils variés tels que contract managers, juristes, acheteurs ou encore ingénieurs spécialisés en génie civil. C'est aussi une croissance qui va accompagner la montée en puissance des équipes dédiées aux systèmes ferroviaires et à la préparation de l'exploitation du métro, ou encore à la conception et l'émergence des pôles urbains qui se structureront autour des gares.

**Accroître de façon considérable les effectifs d'une entreprise n'est pas sans conséquence. Comment avez-vous relevé ce défi ?**

Il y avait d'abord une question matérielle et logistique, à savoir trouver des locaux pour nous permettre de travailler ensemble.



“Plus de 230  
nouveaux  
collaborateurs  
nous ont rejoints  
en 2019.”

également au cœur de notre projet d'entreprise, qui nous fixe des objectifs clairs, ainsi qu'une évaluation précise et régulière. Ce chantier nous a mobilisés tout au long de l'année 2019.

**Ce projet d'entreprise s'accompagne de la mise en place d'une stratégie RSE. C'est une étape importante dans l'évolution de la maîtrise d'ouvrage...**

Nous formalisons effectivement ainsi quelque chose qui est, en réalité, consubstantiel à notre action. Les enjeux sociaux et environnementaux sont au cœur de notre projet et guident donc spontanément notre travail au quotidien. Le Grand Paris Express est, en effet, par nature, un projet qui répond pleinement aux grands enjeux contemporains : lutte contre le changement climatique, résorption des inégalités territoriales et création d'emplois. Plus que jamais, ces combats restent d'actualité, notamment en Île-de-France. Il ne s'agit donc pas de s'inscrire dans un effet de mode ou de rechercher artificiellement un supplément d'âme mais de dire ce que nous sommes et ce dont nous pouvons légitimement être fiers.

**Est-ce aussi pour cette raison que la Société du Grand Paris a fait le choix de la finance verte ? Cette stratégie est-elle toujours d'actualité ?**

Oui, cinq émissions d'obligations vertes ont eu lieu à ce jour, l'une en 2018, deux en 2019 et deux en 2020, la dernière en date en avril 2020, en pleine période de confinement. D'un montant de 2,5 milliards d'euros, pour une durée de cinquante ans, la première émission de 2020 est d'ailleurs l'émission verte la plus longue jamais lancée. Le succès de ces émissions confirme la très bonne compréhension par les marchés de notre modèle de financement. Il conforte le statut de la Société du Grand Paris comme société de projet dédiée à la réalisation du nouveau métro, autant que sa crédibilité comme premier investisseur vert, non souverain, de la planète.

Le bail du nouveau siège est signé au printemps 2019. L'ensemble des collaborateurs et des expertises sont réunis sur un même site début 2020. Ce déménagement accompagne la réorganisation de l'entreprise et contribue à un fonctionnement plus collaboratif et transversal.



“L’année 2019 aura été riche en événements. Voici ceux qui m’ont marqué.”

**Frédéric Brédillot**

---



Le comité exécutif de la Société du Grand Paris est désormais complet en juin. Cette nouvelle organisation, établie autour de huit grandes directions, est indispensable pour aborder la montée en puissance des travaux.

La Société du Grand Paris émet en mai sa troisième obligation verte à 30 ans d'un montant de 1 milliard d'euros. Elle confirme la confiance renouvelée des investisseurs institutionnels internationaux dans son modèle de financement.





Le premier marché de la ligne 17 est attribué début 2019. D'un montant de 439,4 millions d'euros, il concerne les travaux du lot 1, entre Le Bourget et Gonesse. La construction des parois souterraines de la gare Le Bourget Aéroport commence à l'automne de la même année.

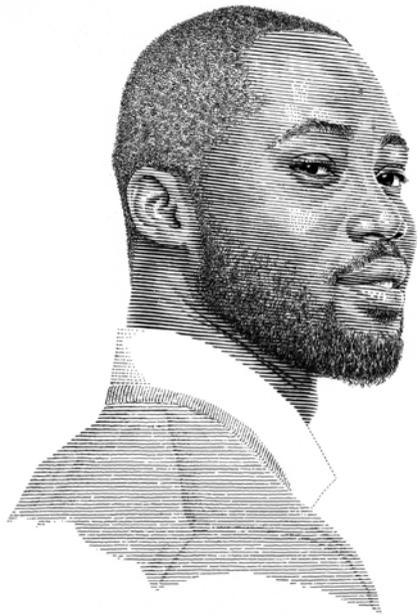
Le 31 mars 2019, la Grande Course du Grand Paris Express rassemble près de 10 000 personnes, dont de nombreux collaborateurs de la Société du Grand Paris. Les coureurs empruntent un parcours urbain qui dessine le Grand Paris, du canal Saint-Martin au Stade de France. Une belle opportunité pour promouvoir le projet auprès de milliers de Grands Parisiens.



# Une véritable solidarité entre les collaborateurs

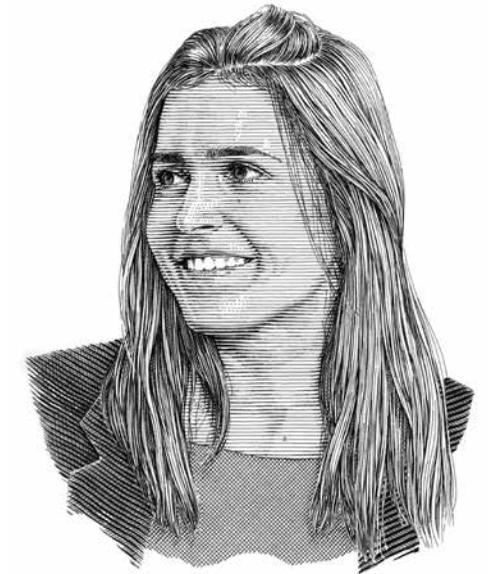
## José-Martial Sagbo, opérateur middle office

“J’entendais parler du nouveau métro, je le voyais grandir de loin. Aujourd’hui, après avoir travaillé trois ans dans le secteur bancaire, j’occupe dans la salle de marché de la Société du Grand Paris. Cette activité est assez récente au sein de l’entreprise. Le financement du projet se faisant en grande partie via l’emprunt, nous avons fait le choix d’émettre des obligations vertes sur les marchés financiers. Je suis opérateur middle office, en interaction avec d’autres métiers, juridiques, informatiques ou de contrôle de gestion. Mon cœur de métier est le contrôle interne. Tout d’abord, je contribue à la mise en place des programmes de financement. Je m’assure ensuite du respect des enveloppes de financement fixées par la Société du Grand Paris. Enfin, je veille à la conformité des opérations traitées par rapport au cadre de gestion de la dette défini par notre directoire. Dans le processus d’une émission obligataire, le middle office intervient en amont de la souscription pour préparer la documentation juridique nécessaire. Une fois la souscription terminée, il veille au bon dénouement de l’opération et s’assure de la réception des fonds, sur les comptes de la Société du Grand Paris. La réglementation impose la séparation des activités entre le front, le middle et le back office : celui qui engage ne doit pas être celui qui est en charge du paiement. C’est un travail de l’ombre mais indispensable pour que l’opération financière prenne vie. En salle des marchés, on suit le projet principalement à travers les chiffres : on le voit évoluer à travers les variations de notre trésorerie.”



## Anaïd Khatchadourian, responsable des relations sociales

“Au sein de la Société du Grand Paris, on compte une vingtaine d’élus, titulaires et suppléants confondus, portant auprès de la direction l’ensemble des sujets qui peuvent intéresser les collaborateurs dans le cadre de la vie en entreprise. Issue d’une formation d’avocat, spécialisée en droit du travail, je gère les relations avec nos instances représentatives du personnel et nos partenaires sociaux, en lien avec la directrice des ressources humaines. Mon rôle est de contribuer à favoriser un climat social serein afin d’avancer sur les projets qui nous mobilisent. Mais aussi de maintenir un respect continu des exigences légales et réglementaires en matière de droit social. Je participe ainsi à l’élaboration des différents projets d’accords collectifs, je m’assure de la consultation des élus dans les domaines prévus par la loi et contribue au dialogue social sur différents sujets. Plus largement, j’interviens en support et en conseil pour toutes les questions relatives au droit du travail, et je gère les relations individuelles de travail. Le climat social à la Société du Grand Paris est bon. Il y a une vraie volonté de la part des élus de s’investir dans leur mandat et d’être constructifs. L’envie commune de participer au projet ambitieux que nous portons crée une véritable solidarité entre les collaborateurs, rarement vue ailleurs.”



## Laurie Buala, juriste conseils marchés

“J’ai rejoint la Société du Grand Paris dans le cadre d’une mission d’assistance à maîtrise d’ouvrage dirigée par le cabinet de recrutement EPSA. Internalisée depuis août 2019 au sein de la direction droit des marchés et des contrats, en tant que juriste conseils marchés sur la ligne 18, mon rôle est de veiller à garantir la régularité des actes et marchés passés par la Société du Grand Paris. Cela induit une mission de conseil auprès des directions de ligne et des acheteurs ainsi qu’une grande interaction avec ces entités. Notre rôle est de répondre aux impératifs et contraintes de chacun, tout en garantissant des procédures conformes au regard du droit de la commande publique. Le Grand Paris Express est un projet nouveau, d’une ampleur exceptionnelle, qui implique de nouveaux enjeux juridiques et de nouveaux défis à relever. La coopération avec les autres directions est réellement motivante.”



**Kasia Blanchon, contract manager**

“J’ai eu l’opportunité de travailler sur des projets d’infrastructure liés au transport à la SNCF et Aéroports de Paris. J’ai notamment pu intervenir sur le projet de refonte d’Orly-Sud et sur la construction du bâtiment de jonction entre ce terminal et le terminal Ouest. Ces deux gros chantiers, qui conjuguait bâtiment et infrastructure, m’ont donné envie de contribuer à un projet encore plus ambitieux. Aujourd’hui contract manager à la direction des marchés et pilotage contractuel, je travaille avec l’équipe de la ligne 15 Sud. Mon rôle est d’appuyer les opérationnels et notamment les gestionnaires de marchés sur la gestion des contrats de génie civil des tronçons qui vont de Pont de Sèvres à Fort d’Issy - Vanves - Clamart et de Villejuif Louis-Aragon à Créteil L’Échat.

Depuis mon arrivée, je suis surtout mobilisée sur le périmètre de la gestion des demandes de rémunérations complémentaires des titulaires. En cours d’exécution du marché, les entreprises prennent connaissance de certains paramètres qu’elles n’ont pas estimé en amont. Des désaccords peuvent alors survenir entre les maîtres d’œuvre et les entreprises. Une procédure de négociation est alors mise en place pour que le contrat puisse continuer et que la relation entre les différents acteurs permette

que le chantier avance dans les bonnes conditions. Je suis très impressionnée par l’organisation de la Société du Grand Paris. Elle est devenue une entreprise importante tout en conservant un esprit start-up, capable de s’adapter à toutes les nouvelles phases du projet.”



**Florian Guigny, économiste construction**

“Mon histoire avec la Société du Grand Paris a commencé en 2016. Je faisais alors partie d’un cabinet extérieur missionné pour réaliser des contre-estimations des premiers marchés de génie civil de la ligne 15 Sud, puis de la ligne 16. Il y a un an, la Société du Grand Paris a créé un pôle qualité/coût/ planification / sourcing qui intervient de façon transverse sur tous les marchés. L’internalisation de la compétence « Coût » permet de s’assurer d’une capitalisation économique propre et de se positionner à un niveau plus stratégique dans l’appréhension des budgets. Sur un plan purement logistique, cette démarche a renforcé la proximité avec les acheteurs, indispensable pour leur apporter un retour d’expérience sur les négociations passées. Me retrouver aujourd’hui immergé au cœur du projet me permet d’en avoir une vision plus globale. Cette implication nouvelle n’en est que plus stimulante : je peux non seulement aller plus loin dans le processus de réflexion, mais aussi apporter ma contribution à tous les types de marchés, qu’ils concernent le génie civil, les aménagements des gares ou la partie systèmes. Les marchés de conception-réalisation des lignes 15 Ouest et 15 Est représentent dès à présent un nouveau défi à relever, les coûts cibles d’achats devant être questionnés et recontextualisés en référence à ce nouveau montage contractuel.”

**Sofiane Benfadel, responsable bureautique et environnement de travail informatique**

“J’étais prestataire à la Société du Grand Paris de 2013 à 2016. À l’époque, l’entreprise comptait à peine cent salariés. Je l’ai réintégrée en septembre 2019, suite à la parution d’une offre d’emploi sur son site. Son évolution en si peu de temps est impressionnante. Je suis arrivé en pleine préparation du déménagement dans notre nouveau siège, une période chargée pour la direction des systèmes d’information. Tout est allé très vite, mais mon expérience passée m’a aidé à prendre le train en marche. Avec mon équipe, nous avons migré les postes et équipements informatiques de mille personnes sans encombre, une belle prouesse ! Au quotidien, j’assure le pilotage de l’infogérant en charge d’une partie du support informatique. Le rôle de mon unité est de répondre aux besoins des utilisateurs pour éviter une perte de productivité et leur insatisfaction de manière générale. Quand ça marche, nous n’existons pas. Mais lorsqu’il faut intervenir le plus rapidement possible, comme actuellement avec le confinement, nous ne sommes plus les travailleurs de l’ombre !”





**Le  
développement  
durable  
au cœur  
de nos actions**

# 1 Conduire le projet de manière humaine et éthique



**AXE 1 :** Favoriser et contrôler les conditions permettant la sécurité, l'hygiène et la santé des acteurs du Grand Paris Express



**AXE 2 :** Recruter, intégrer, fidéliser les collaborateurs, et contribuer au développement des talents



**AXE 3 :** Favoriser le bien-être au travail

**AXE 4 :** Disposer d'une gouvernance adaptée et garantir la loyauté des pratiques de l'entreprise

# 3 Participer à la création de la ville de demain



**AXE 1 :** Contribuer à la transformation de la mobilité



**AXE 2 :** Faire des quartiers de gare des quartiers de ville



**AXE 3 :** Concevoir et réaliser une infrastructure maintenable et moderne sur le long terme

# 2 Concevoir et construire en préservant l'environnement



**AXE 1 :** Limiter les impacts du projet sur les territoires et les milieux naturels



**AXE 2 :** Favoriser l'économie circulaire



**AXE 3 :** Prendre en compte les enjeux climat-énergie



**AXE 4 :** Intégrer les enjeux environnementaux dans le fonctionnement de l'entreprise

# 4 Travailler pour et avec les acteurs des territoires



**AXE 1 :** Accompagner le développement économique et social autour du projet



**AXE 2 :** Favoriser l'insertion et la formation dans le cadre du projet



**AXE 3 :** Entretenir un dialogue continu avec les territoires

# La stratégie RSE au service d'un projet de développement durable

**La Société du Grand Paris s'est engagée en 2019 dans la mise en œuvre d'une démarche de responsabilité sociale des entreprises (RSE). Loin d'être un concept figé, cette démarche est le fruit d'une réflexion collective. Elle repose sur la mise en place et la valorisation de bonnes pratiques dans la réalisation du Grand Paris Express ainsi que dans les actions menées par les collaborateurs au quotidien.**

## La structuration de la démarche RSE

L'année 2019 a été marquée, pour la Société du Grand Paris, par la mise en place de sa stratégie RSE. Concrètement, cela s'est traduit par la création d'un poste dédié à la structuration et au déploiement de la démarche. Mais aussi par la formation d'un groupe de travail incluant l'ensemble des directions et par l'élaboration de la feuille de route guidant l'entreprise dans ses missions de maîtrise d'ouvrage et ses responsabilités d'entreprise publique. Si la structuration de la démarche est nouvelle, il n'en reste pas moins que depuis sa création, en 2010, la Société du Grand Paris a pris de nombreux engagements intégrant les dimensions environnementales, sociales et économiques dans la réalisation et le pilotage de son projet.

La stratégie RSE se mettra progressivement en place au cours de l'année 2020, à travers le déploiement du plan d'actions, son partage auprès de l'ensemble des collaborateurs et le management des différentes directions sur les enjeux de développement durable qui les concernent.

Pour ancrer sa démarche, la Société du Grand Paris souhaite aller plus loin, en signant la charte Global Compact en 2020. Une manière pour elle de s'engager à agir selon les principes universellement reconnus du respect des droits de l'Homme, du droit du travail, de la protection de l'environnement et de la lutte contre la corruption.

**2010 :** une évaluation des impacts environnementaux du projet est soumise lors du débat public qui donne naissance au Grand Paris Express. Des études d'impact sont ensuite intégrées aux dossiers réglementaires de chacune des lignes de métro, qui sont toutes déclarées d'utilité publique.

**2012 :** un outil de calcul des gaz à effet de serre du Grand Paris Express est développé, Carboptimum®, et permet une première évaluation du projet.

**2015 :** à l'occasion de la conférence sur le climat, la Société du Grand Paris apporte sa contribution avec la publication de son livret vert, détaillant ses sept engagements environnementaux dans le cadre de la réalisation du projet et de son pilotage.

**2017 :** la Société du Grand Paris impose qu'une part d'au moins 20 % des travaux du Grand Paris Express soit exécutée par des PME. Pour veiller au respect de cette clause et stimuler l'implication des petites et moyennes entreprises, elle crée un observatoire intégrant les fédérations professionnelles, les chambres consulaires et la Direccte des PME.

**2018 :** la Société du Grand Paris positionne son vaste programme d'investissement dans une démarche de finance verte et responsable, et devient le premier émetteur 100 % vert de la planète.

**La feuille de route de la Société du Grand Paris**

Les premiers travaux menés en 2019 ont abouti à l'élaboration de la première feuille de route RSE, qui couvre à la fois le périmètre de l'entreprise mais aussi celui du projet. Pour ce faire, la Société du Grand Paris s'est appuyée sur le référentiel reconnu, ISO 26000, qui régit l'application de la RSE au sein des entreprises.

Cette feuille de route (détaillée en page 42) est organisée autour de quatre grandes orientations, déclinées opérationnellement en axes de travail et en actions concrètes.

**Orientation 1 : Conduire le projet de manière humaine et éthique**

Le mode de gouvernance et l'attention que porte la Société du Grand Paris à tous les acteurs qui travaillent pour le projet sont primordiaux. Il s'agit aussi bien de valoriser les collaborateurs dans leur environnement et leur travail, que de mettre en place des pratiques éthiques et transparentes.

**Orientation 2 : Concevoir et construire en préservant l'environnement**

La protection de l'environnement fait partie intégrante de la réalisation du Grand Paris Express, de sa conception à son exploitation. Au-delà du projet, la Société du Grand Paris s'attache à intégrer des pratiques écoresponsables dans ses modes de fonctionnement et à sensibiliser ses collaborateurs.

**Orientation 3 : Participer à la création de la ville de demain**

La Société du Grand Paris veille à ce que le futur métro soit au service des territoires qu'il dessert. Elle a également pour ambition qu'il favorise l'émergence des villes de demain : accessibles à tous, mixtes, connectées, multimodales, à l'architecture inclusive et portées par de nombreux services.

**Orientation 4 : Travailler pour et avec les acteurs du territoire**

Depuis le débat public mené entre fin 2010 et début 2011, la Société du Grand Paris mène un travail partenarial avec l'ensemble des acteurs du territoire : de nombreuses instances de concertation et d'échanges sont impulsées pour partager une vision collaborative du projet et de sa réalisation.

**La contribution de la Société du Grand Paris aux objectifs de développement durable des Nations unies**

Les quatre grandes orientations, et les axes RSE qui en découlent, représentent le socle de l'engagement de la Société du Grand Paris en matière de responsabilité sociétale. Elles guident aussi ses actions en faveur des objectifs de développement durable, définis par les Nations unies.

Dans le cadre de son Agenda 2030, l'ONU a adopté, en septembre 2015, 17 objectifs de développement durable (ODD). Ces objectifs fédèrent les entreprises et les états membres autour d'un but commun qui est d'assurer la mise en œuvre des droits de l'Homme, de lutter contre les inégalités, de faire face au défi climatique et de préserver les ressources naturelles.

**La feuille de route française, établie en septembre 2019 par la ministre de la Transition écologique et solidaire, s'articule autour de six enjeux majeurs :**

1. Agir pour une société juste en éradiquant la pauvreté, en luttant contre toutes les discriminations et inégalités et en garantissant les mêmes droits, opportunités et libertés à toutes et à tous.
2. Transformer les modèles de société par la sobriété carbone et l'économie des ressources naturelles, pour agir en faveur du climat et de la planète et de sa biodiversité.
3. S'appuyer sur l'éducation et la formation tout au long de la vie pour permettre une évolution des comportements et modes de vie adaptés au monde à construire et aux défis du développement durable.
4. Agir pour la santé et le bien-être de toutes et tous, notamment via une alimentation et une agriculture saines et durables.
5. Rendre effective la participation citoyenne à l'atteinte des ODD, et concrétiser la transformation des pratiques à travers le renforcement de l'expérimentation et de l'innovation territoriale.
6. Œuvrer aux plans européen et international en faveur de la transformation durable des sociétés, de la paix et de la solidarité.

Au regard de ses activités, des bénéfices du Grand Paris Express sur la mobilité, l'environnement et l'économie francilienne, et de ses savoir-faire, la Société du Grand Paris a identifié six principaux ODD parmi les 17 thèmes qui la concernent pleinement.

-  Industrie, innovation et infrastructure
-  Inégalités réduites
-  Villes et communautés durables
-  Consommation et production responsables
-  Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques
-  Partenariats pour la réalisation des objectifs

D'autres dimensions sont également prises en compte et intégrées à la démarche RSE :

-  Bonne santé et bien-être
-  Éducation de qualité
-  Égalité entre les sexes
-  Eau propre et assainissement
-  Travail décent et croissance économique
-  Vie aquatique
-  Vie terrestre
-  Paix, justice et institutions efficaces

# Les parties prenantes

## Un dialogue étroit avec les parties prenantes du projet

Dès sa création, la Société du Grand Paris a veillé tout particulièrement à placer l'écoute et l'échange au cœur du projet. De par le dialogue qu'elle a instauré et qu'elle poursuit avec les élus, les riverains ou encore avec ses partenaires, elle possède une connaissance fine de l'ensemble des parties prenantes. Les différents acteurs ont été associés à la réalisation du Grand Paris Express selon les

étapes du projet et selon des modalités qui leur sont spécifiques. Cette concertation permet aujourd'hui de construire une démarche RSE qui soit en phase avec leurs enjeux et leurs attentes. Pour mener à bien ce travail, la cartographie des parties prenantes est un outil indispensable. Le tableau ci-après précise le contexte des relations entre la Société du Grand Paris et ses parties prenantes, leurs attentes et la façon dont la Société du Grand Paris interagit avec elles.

PARTIES PRENANTES	SOLLICITATIONS - STRUCTURES D'ÉCHANGES EXISTANTES (NON EXHAUSTIVE)	ATTENTES PRINCIPALES DES PARTIES PRENANTES	ORIENTATION RSE
Futurs voyageurs	<p><b>Concertations et enquêtes publiques</b> Débat public organisé en 2010-2011 par la Commission nationale du débat public : 55 réunions publiques et 15 000 participants. Concertations volontaires sous l'égide d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public entre 2012 et 2015. Sept enquêtes d'utilité publique entre 2013 et 2016. Sept enquêtes publiques entre 2015 et 2019 pour les autorisations environnementales réglementaires pour chacune des lignes et centres d'exploitation en amont des travaux de génie civil.</p> <p><b>Ouverture de la Fabrique du métro en 2018</b> Découverte des différentes facettes du projet <i>via</i> des visites gratuites et guidées sur inscription. Des journées portes ouvertes sont aussi organisées dans l'année.</p> <p><b>Ouverture des chantiers</b> Les portes des chantiers sont ouvertes au public pour célébrer les grandes étapes des travaux. Plus de 40 000 personnes ont participé à ces fêtes artistiques et pédagogiques depuis 2016.</p> <p><b>Observations commentées aux abords des chantiers des lignes 15 Sud et 16 en travaux</b> Des visites gratuites et commentées sont organisées en dehors de la zone de travaux sur inscription.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantir l'intérêt général : amélioration de l'offre de transport, des gains de temps et des facilités de déplacement</li> <li>- Prendre en compte et respecter l'environnement</li> <li>- Maîtriser les coûts et respecter les délais de réalisation</li> <li>- Informer sur les différentes étapes du projet</li> </ul>	2 3 4

PARTIES PRENANTES	SOLLICITATIONS - STRUCTURES D'ÉCHANGES EXISTANTES (NON EXHAUSTIVE)	ATTENTES PRINCIPALES DES PARTIES PRENANTES	ORIENTATION RSE
	<p><b>Site Internet et réseaux sociaux</b> Diffusion d'articles et de vidéos sur l'actualité du projet et des travaux. Diffusion d'information pédagogique sur Facebook, Instagram et YouTube. Formulaire de contact à disposition des internautes.</p> <p><b>Consultation sur le design extérieur des rames des lignes 15, 16 et 17 fin 2018 en lien avec Alstom et Île-de-France Mobilités.</b> 13 000 Franciliens ont participé au choix du nez des rames.</p> <p><b>Études d'image du Grand Paris Express en juin 2015 et mai 2019 réalisées par BVA</b> Enquête auprès des Franciliens sur la notoriété du Grand Paris Express et de la Société du Grand Paris et de leurs attentes par rapport au projet.</p>		
Société civile	<p><b>Dialogue et contacts réguliers initiés depuis le débat public :</b> réunions, réponses aux avis émis lors des enquêtes d'utilité publique des lignes et des autorisations réglementaires (urbanisme, environnement).</p> <p><b>Rencontres avec les associations</b> notamment environnementales.</p> <p><b>Tests utilisateurs sur les équipements des rames et des gares</b> pour appréhender leur ergonomie ainsi que la bonne compréhension de leur usage et accessibilité auprès d'un large panel : personnels de nettoyage, agents d'accueil, voyageurs valides et à mobilité réduite.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantir le respect des réglementations et de l'éthique.</li> <li>- Prendre des engagements en faveur de l'environnement.</li> <li>- Garantir une qualité de service optimale pour l'ensemble des usages.</li> <li>- Assurer l'accessibilité du Grand Paris Express à tous.</li> </ul>	2 3 4
Riverains des chantiers	<p><b>Rencontres sur site :</b> porte-à-porte, permanences, réunions collectives dédiées.</p> <p><b>Réunions publiques</b> pour les riverains des travaux.</p> <p><b>Présence d'agents de proximité</b> aux abords des sites en chantier dès la phase de génie civil.</p> <p><b>Dispositif d'indemnisation</b> des riverains les plus exposés.</p> <p><b>Formulaire de contact sur le site Internet, réseaux sociaux</b> Réponses apportées aux riverains <i>via</i> le site et sur Facebook.</p> <p><b>Diffusion d'informations auprès des riverains sur les étapes des chantiers et les perturbations à venir. Communication mise en place sur les palissades de chantier et signalétique aux abords des travaux.</b> Une étude Credoc sur la perception de la communication de chantier a été menée en 2019.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantir une équité de traitement pour tous les riverains et pour toutes les lignes du Grand Paris Express.</li> <li>- Informer et accompagner les riverains pendant les travaux.</li> <li>- Réduire les nuisances occasionnées par les travaux.</li> </ul>	2 4
Collaborateurs de la Société du Grand Paris et leurs représentants	<p><b>Dialogue continu avec les organisations syndicales et les instances représentatives du personnel.</b></p> <p><b>Démarches collaboratives et de consultations des collaborateurs.</b> Mise en place, en 2019, du projet de déménagement des salariés sur un site unique et de son aménagement : boîte mail dédiée, visites du nouveau bâtiment, showroom, temps de rencontres, informations régulières sur l'avancement du projet. Quatre consultations en ligne et conférences sur les principes de vie et d'usage dans le nouveau bâtiment ont été réalisées.</p> <p><b>Enquête de satisfaction « Great Place to work »</b> en 2019 pour connaître l'opinion des collaborateurs sur le fonctionnement de l'entreprise, le projet d'aménagement des nouveaux locaux et le développement d'une marque employeur.</p> <p><b>Temps d'échanges et rencontres</b> pour présenter en interne les outils, activités des équipes et l'avancement du projet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participer aux évolutions de l'entreprise.</li> <li>- Garantir la transparence du dialogue social et du management.</li> <li>- Assurer la qualité de l'emploi et des conditions de travail.</li> <li>- Développer l'employabilité et accompagner les projets professionnels.</li> <li>- Reconnaître les efforts et les savoir-faire des collaborateurs.</li> </ul>	1

PARTIES PRENANTES	SOLLICITATIONS - STRUCTURES D'ÉCHANGES EXISTANTES (NON EXHAUSTIVE)	ATTENTES PRINCIPALES DES PARTIES PRENANTES	ORIENTATION RSE
Prestataires	<p><b>Relations contractuelles avec plus de 4 300 entreprises et sous-traitants pour les travaux</b></p> <p><b>Demande d'engagements via les marchés de travaux</b> Le suivi de ces engagements est notamment assuré via la mise en place d'audit.</p> <p><b>Réunions de suivi/d'avancement périodique, de pilotage</b></p> <p><b>Réflexion commune sur les thèmes du travail et de l'emploi :</b> accès TPE/PME aux marchés de travaux. Mise en relation par les organismes du territoire au lancement des marchés de travaux entre le mandataire et les structures ESS locale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Garantir la loyauté des pratiques.</li> <li>- Valoriser les engagements et actions des entreprises en matière de RSE.</li> <li>- Respecter les engagements contractuels et les délais de paiement.</li> <li>- Garantir de bonnes conditions de travail.</li> <li>- Assurer un dialogue continu pour permettre à toutes les entreprises de travailler sur le projet.</li> <li>- Établir des relations pérennes et de confiance.</li> </ul>	<p><b>1</b></p> <p><b>2</b></p> <p><b>4</b></p>
Parties prenantes du transport (Île-de-France Mobilités, RATP Infrastructures, gestionnaires d'infrastructures et opérateurs des réseaux existants...)	<p><b>Groupes de travail et ateliers techniques par thématique</b> (interconnexions, exploitation du Grand Paris Express, maintenance, matériel roulant...).</p> <p><b>Signatures de conventions, d'accords de partenariat et de protocoles</b></p> <p><b>Comité de suivi, comité technique, réunions</b></p> <p><b>Mise en place d'un plateau projet rassemblant les équipes de la Société du Grand Paris, d'Île-de-France Mobilités et de RATP Infrastructures</b> pour renforcer la coordination des trois entités en vue de l'exploitation et de la maintenance du réseau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avoir un dialogue continu avec la Société du Grand Paris, être associé à la conception du projet et tenu informé de sa réalisation.</li> <li>- Préparer les conditions du transfert de gestion vers Île-de-France Mobilités, les futurs opérateurs de transport et RATP Infrastructures.</li> <li>- Définir les objectifs de performance et de qualité de service assignés aux futurs exploitants et mainteneurs en cohérence avec la conception du système de transport.</li> </ul>	<p><b>3</b></p>
Monde économique	<p><b>Partenariat et adhésion</b> avec de nombreuses entreprises, fédérations, chambres consulaires, clubs d'entreprises...</p> <p><b>Participation à des salons et des conférences</b> à la demande de partenaires.</p> <p><b>Observatoire des PME</b></p> <p><b>Démarche partenariale territorialisée d'accompagnement des engagements RSE des entreprises titulaires</b> pour faciliter l'accès aux opportunités créées par les chantiers du Grand Paris Express.</p> <p><b>Rencontres B to B /speedmeeting</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Échanger sur les pratiques, les prises de position ou les engagements communs.</li> <li>- Développer des outils et des méthodes en commun.</li> <li>- Résoudre ensemble les difficultés de mise en œuvre.</li> </ul>	<p><b>4</b></p>
Financeurs	<p><b>Production de rapports financier, de gestion, etc.</b></p> <p><b>Reporting Green Bonds</b> destinés aux investisseurs obligataires.</p> <p><b>Reporting ad hoc répondant à un engagement d'un cofinanceur</b> (exemples : Banque européenne d'investissement, CDC).</p> <p><b>Communication aux investisseurs :</b> partage de la politique / stratégie financière.</p> <p><b>Communication aux analystes ISR chargés d'une notation extra-financière :</b> valorisation des engagements en matière de responsabilité sociétale des entreprises (interne / externe).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Communiquer des valeurs RSE (affirmation des engagements sociaux, sociétaux et environnementaux).</li> <li>- Répondre aux exigences du programme de financement Green EMTN.</li> <li>- Maîtriser les risques de réputation / <i>greenwashing</i>.</li> </ul>	<p><b>1</b></p> <p><b>2</b></p> <p><b>3</b></p> <p><b>4</b></p>

PARTIES PRENANTES	SOLLICITATIONS - STRUCTURES D'ÉCHANGES EXISTANTES (NON EXHAUSTIVE)	ATTENTES PRINCIPALES DES PARTIES PRENANTES	ORIENTATION RSE
Monde académique	<p><b>Mise en place du programme « Les Classes du Grand Paris Express »</b> destiné aux jeunes de tous âges :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- production et diffusion d'outils pédagogiques;</li> <li>- réalisation d'actions culturelles et pédagogiques sur les territoires;</li> <li>- promotion des métiers auprès des jeunes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diffuser de l'information auprès des publics prescripteurs.</li> <li>- Créer du savoir autour du projet.</li> <li>- Sensibiliser sur les métiers liés à la construction.</li> </ul>	<p><b>4</b></p>
Élus et collectivités	<p><b>Formalisation et structuration des modalités et des instances de dialogue et de concertation</b> avec les institutionnels (députés, sénateurs, préfets, présidents départementaux) et les élus locaux pour chacune des lignes : conseil de surveillance, conférence de ligne, comité de pilotage, comité technique, comité de suivi des travaux, rencontres individuelles, participation à des événements collectifs (ex. : Amif).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participer aux processus de décision.</li> <li>- Contribuer à la définition et mise en œuvre du projet sur leur territoire.</li> </ul>	<p><b>4</b></p>
Pouvoirs publics	<p><b>Échanges et réunions de coordination</b> avec les services de l'État, préfetures...</p> <p><b>Reporting de l'avancement du projet</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respecter la feuille de route établie par le gouvernement, les engagements des pouvoirs publics, les procédures et la réglementation.</li> </ul>	<p><b>1</b></p>
Tutelle	<p><b>Structuration des autorités de contrôles et régulations :</b> conseil de surveillance, comité des tutelles, comité de vérification des comptes, comité des audits et engagements, comité de pilotage de dispositions anticorruption.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maîtriser les risques, les coûts et le calendrier de la feuille de route fixé par l'État.</li> </ul>	<p><b>1</b></p> <p><b>2</b></p> <p><b>3</b></p> <p><b>4</b></p>

# ORIENTATION 1 Conduire le projet de manière humaine et éthique

LE GRAND PARIS EXPRESS EST UNE AVENTURE HUMAINE SANS PRÉCÉDENT EN FRANCE. EN 2019, 7 000 PERSONNES ÉTAIENT IMPLIQUÉES DANS LA RÉALISATION DE CE PROJET D'ENVERGURE SUR LES TRÈS NOMBREUX CHANTIERS ET AU SEIN DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE.

ASSURER LA SÉCURITÉ DE CHACUN ET GARANTIR LES MEILLEURES CONDITIONS DE TRAVAIL POUR TOUS RESTENT LA PRIORITÉ DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS. POUR SÉCURISER AU MAXIMUM SON ORGANISATION ET LE PILOTAGE DU PROJET, ELLE A RENFORCÉ SES EFFECTIFS AVEC LE RECRUTEMENT DE 200 COLLABORATEURS SUPPLÉMENTAIRES. ELLE SE DOIT AUSSI DE METTRE EN PLACE DES PRATIQUES TRANSPARENTES, JUSTES ET ÉTHIQUES.



## AXE 1 : Favoriser et contrôler les conditions permettant la sécurité, l'hygiène et la santé des acteurs du Grand Paris Express

En tant que maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris a une responsabilité qui l'engage en matière de sécurité. Elle met tout en œuvre pour assurer celle des compagnons grâce notamment à la mise en place de mesures de prévention rigoureuses sur les chantiers. Elle est également dans la recherche constante d'actions en faveur de l'amélioration des conditions de travail et du bien-être de ses collaborateurs.

### Prévenir les accidents graves sur et autour des chantiers en tant que maître d'ouvrage

La construction du Grand Paris Express représentera plus de 260 sites en travaux en Île-de-France. La maîtrise de la sécurité globale des chantiers constitue donc un enjeu majeur dans la réalisation du projet à la fois pour les travailleurs mais aussi pour les riverains des chantiers. Les principaux risques sur un chantier sont liés à la manutention, aux masses en mouvement et aux chutes de plain-pied. Les travaux souterrains comportent en outre des risques particuliers, liés à la configuration spécifique des lieux (risque d'effondrement ou d'incendie), ainsi qu'à des facteurs psychosociaux (sentiment d'oppression...).

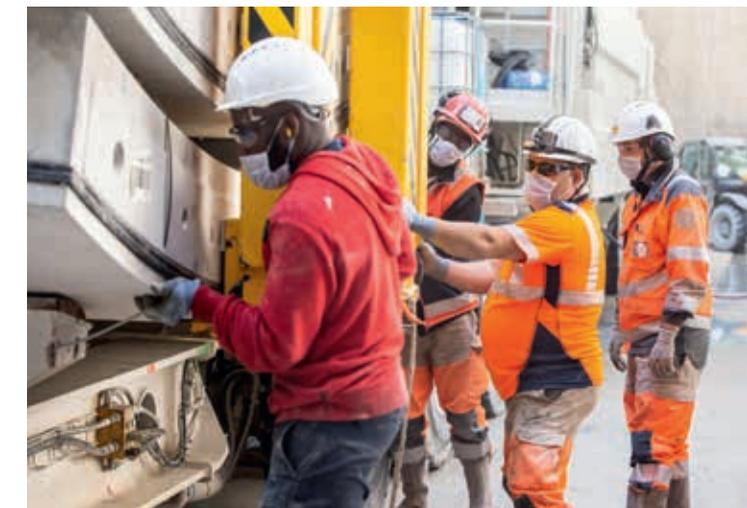
La stratégie de maîtrise de la sécurité s'appuie sur l'élaboration d'une doctrine commune et partagée par l'ensemble des acteurs impliqués dans la chaîne de travaux. Les principes généraux de prévention sur les chantiers sont mis en œuvre et respectés par le maître d'ouvrage, les maîtres d'œuvre, les entreprises de travaux ainsi que par les coordonnateurs sécurité et protection de santé (CSPS) qui doivent également prévenir les risques issus de la coactivité.

Les contrats signés par ces entreprises incluent la charte et référentiels sécurité des chantiers établie, par la Société du Grand Paris. Ce document rappelle les obligations légales et les recommandations en matière de sécurité, auxquelles s'ajoutent des dispositions spécifiques, telles que la procédure d'alerte du maître d'ouvrage en cas d'évènement

survenant sur un chantier. L'objectif est d'établir des règles de sécurité optimales et identiques pour l'ensemble des chantiers du Grand Paris Express sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris. En outre, chaque entreprise est également tenue d'assurer ses responsabilités en matière de management de la protection de la santé et de la sécurité de son personnel sur le chantier.

L'accès aux chantiers est strictement réglementé. Chaque gestionnaire de chantier est tenu de mettre en place un contrôle et de gérer les accès du personnel selon la durée d'intervention prévue, les habilitations et les formations de chacun, préalablement identifiées par les chefs d'entreprise. Concernant les visiteurs, des dispositions particulières sont également mises en œuvre en coordination avec l'entreprise d'accueil et le responsable en charge de la sûreté du site. Cela concerne notamment les justificatifs d'accès à fournir, la formation préalable relative à la sécurité du chantier et la fourniture d'équipement de protection individuelle (EPI).

Une campagne d'exercices de simulation avec la contribution des services de secours a été initiée en 2018 et se poursuivra tout au long du projet. Ces exercices, grandeur nature, permettent de tester et d'améliorer les procédures des entreprises



Reprise des chantiers en avril 2020 dans le strict respect des mesures sanitaires pour assurer la sécurité des compagnons.

contenues dans leurs plans de secours et de sensibiliser les équipes à l'identification des risques et à la gestion des événements. Ils rassemblent les entreprises, les maîtres d'œuvre, les coordonnateurs SPS, la maîtrise d'ouvrage et les services de sécurité et de secours. Dans ce cadre, un premier exercice incendie s'est déroulé dans le tunnel du puits de départ du tunnelier situé à Champigny, le 4 février 2019. Les tunnels constituent un espace confiné où les normes de sécurité et les procédures à suivre en cas d'évènement sont particulières. L'exercice a duré quatre heures et nécessité l'intervention de 66 sapeurs-pompiers. Des entraînements de ce type (incendie et secours à victimes) seront programmés pour chaque tunnelier.

Un plan de gestion des situations perturbées et des crises (PGSPC) a été déployé en 2019 par la Société du Grand Paris décrivant les dispositifs prévus pour prendre en charge les événements d'ampleur inhabituelle relevant d'une des situations précédentes. La qualification de situation de crise intervient quand les procédures classiques de règlement d'évènements se révèlent insuffisantes. Ce plan vise notamment à garantir la continuité des chantiers et permet d'anticiper ou de porter à connaissance tout incident ou une combinaison d'incidents, qui porte atteinte ou qui est susceptible de porter atteinte au projet, c'est-à-dire : à la sécurité des personnes (salariés de la Société du Grand Paris, travailleurs sur les chantiers, fournisseurs et prestataires, visiteurs, population), à l'intégrité des biens (locaux, installations et voisinage des chantiers) ; à la préservation physique de l'environnement des chantiers ; à des processus critiques de l'entreprise, à la réputation ou au patrimoine de la Société du Grand Paris. L'objectif est de permettre une réaction rapide et appropriée notamment en termes de communication et de coordination avec les acteurs en charge de la résolution de l'évènement. En 2019, 300 événements ont été remontés dont 80 % se sont produits à l'intérieur des chantiers. Dès 2020, une campagne annuelle d'audits relatif à la sécurité des chantiers sera lancée et renouvelée tous les ans. Chaque chantier du Grand Paris Express sera audité par AFNOR Certification une fois par an, afin d'évaluer les dispositions de sécurité ainsi que le système de

management de la sécurité mis en œuvre à l'échelle du chantier. Ces audits permettront de disposer d'outils de pilotage à destination des équipes qui interviennent localement, de disposer d'indicateurs qualitatifs et d'améliorer le partage d'expérience.

#### **Assurer la sécurité, l'hygiène et la santé de l'ensemble des collaborateurs**

La Société du Grand Paris garantit à ses collaborateurs et à ses prestataires travaillant dans ses locaux, les conditions d'hygiène et de sécurité optimales ainsi qu'un environnement de travail et social qui favorise un bon équilibre entre le travail et la vie personnelle. Elle met tout en œuvre pour offrir un climat de travail satisfaisant et sûr qui ne porte pas atteinte à leur santé. Un document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) recense et évalue les risques professionnels identifiés. Ce document légal est mis à jour annuellement et en lien avec la Commission santé, sécurité et conditions de travail (SSCT, anciennement Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail - CHSCT) qui peut émettre des propositions.

En application du Code du travail, la direction de la Société du Grand Paris a mis en place en complément de ces dispositifs de prévention des risques, un dispositif d'alerte et de premiers secours qui repose sur :

- l'établissement de consignes écrites portées à la connaissance de tous et affichées dans les locaux décrivant la conduite à tenir en cas d'accident avec notamment un numéro d'appel d'urgence ;
- la formation de collaborateurs sur la base du volontariat au sauvetage-secourisme du travail (SST), qui ont un rôle de prévention au sein de l'entreprise et peuvent être amenés à prendre en charge un salarié et à effectuer les gestes de premiers secours. Cette formation est assurée par des formateurs certifiés et comprend des cycles de renouvellement ;
- la mise à disposition de matériels de premiers secours adaptés (une trousse générale dont le contenu a été validé par le médecin du travail, des trousse de premiers secours d'appoint distribuées au personnel SST ainsi que des défibrillateurs).

En cas d'incendie, les collaborateurs sont tenus de respecter et suivre la procédure d'évacuation qui leur a été diffusée et qui est affichée dans le bâtiment. Des équipiers d'évacuation responsabilisés sur la base du volontariat ont à leur charge de la faire respecter et des exercices d'évacuation incendie sont réalisés *a minima* deux fois dans l'année.

En matière de protection sociale, la Société du Grand Paris a signé en 2017 un accord collectif relatif à la prévoyance et aux frais de santé, après négociations avec l'organisation syndicale en place et consultation du comité d'entreprise. Cet accord, dont un avenant a été signé début 2019, vise à garantir un haut niveau de protection sociale dans le respect des dispositions législatives et réglementaires ayant introduit la notion de contrat responsable. Grâce à cet accord social, tous les salariés bénéficient d'un régime de prévoyance qui prévoit la couverture des garanties d'assurance incapacité, invalidité et décès, ainsi que d'un régime de remboursement des frais de santé qui peut être couplé avec un régime facultatif couvrant des garanties supplémentaires en matière d'hospitalisation. L'ensemble des prestations obligatoires sont financées majoritairement par la Société du Grand Paris à respectivement 100 % et 50 % pour les cotisations prévoyance « incapacité, invalidité et décès » des tranches de salaires A et B du plafond de la Sécurité sociale, à 90 % pour la cotisation obligatoire mutuelle.

La Société du Grand Paris a fait le choix, quelques mois après sa création, d'aligner les garanties des non-cadres sur celles des cadres en cas d'arrêt maladie, et ce sans condition d'ancienneté. Ainsi, quel que soit le statut du salarié, en cas d'arrêt maladie, le salarié bénéficie du maintien intégral de son salaire pendant quatre-vingt-dix jours, et ce, sans application d'un délai de carence. Cela est également le cas pour les congés maternité et paternité.

Dans les trois mois suivant la prise de poste, conformément aux dispositions du Code du travail, les collaborateurs passent une visite d'information et de prévention assurée par un professionnel du service de santé au travail. Cette visite a pour objet entre autres d'interroger le salarié sur son état de santé, de l'informer sur les risques éventuels

auxquels l'expose son poste de travail, de le sensibiliser sur les moyens de prévention à mettre en œuvre, de l'informer sur les modalités de suivi. Les collaborateurs sont ensuite revus selon une périodicité fixée par le médecin du travail, tenant compte notamment des conditions de travail et de l'état de santé du salarié, ainsi qu'après une absence d'au moins trente jours pour maladie, accident du travail ou au retour d'un congé maternité. Les visites réalisées permettent un suivi du salarié, d'échanger sur les difficultés rencontrées de manière anonyme et de sensibiliser aux risques professionnels.

La Société du Grand Paris est un établissement public de l'État régi par le droit du travail français. Dans l'exercice de ses missions de maître d'ouvrage public, elle veille tout particulièrement au respect des droits de l'Homme et au respect des conditions de travail, conformément aux principes de l'Organisation internationale du travail. Au quotidien, elle garantit à ses collaborateurs les grands droits sociaux et notamment la liberté d'association et de négociation collective, le respect de l'égalité hommes-femmes et

la lutte contre les discriminations. Dans le cadre des marchés passés avec les entreprises de travaux qui interviennent sur les chantiers du Grand Paris Express en Île-de-France, la Société du Grand Paris est tout particulièrement vigilante au respect de ces droits fondamentaux et des conventions internationales ainsi que des réglementations européennes et nationales qui permettent de les garantir. Elle veille notamment à l'élimination de toutes les formes d'exploitation des travailleurs.

#### **AXE 2 : Recruter, intégrer, fidéliser les collaborateurs et contribuer au développement des talents**

En février 2018, en confirmant la réalisation du Grand Paris Express dans son intégralité à l'horizon 2030, le Premier ministre a souligné la nécessité de renforcer les effectifs de la Société du Grand Paris. La loi de finances pour 2019 a traduit cet engagement, en donnant la possibilité de créer 200 postes supplémentaires. Cette dotation significative était attendue et nécessaire pour un meilleur pilotage du projet et l'atteinte des objectifs impartis. Cette dynamique se poursuivra dans les années à venir.

Le défi humain est de taille. Il implique une mobilisation des équipes pour recruter les nouveaux collaborateurs, assurer leur intégration, maintenir l'employabilité des salariés déjà en poste et leur engagement pour la réussite du projet tout en assurant une équité de traitement à toutes et à tous.

#### Assurer le recrutement et une bonne intégration des collaborateurs au sein de l'entreprise

À fin 2019, la Société du Grand Paris rassemblait 419 collaborateurs. Elle a ainsi presque doublé ses effectifs en une année. La progression des effectifs se poursuivra sur les prochaines années pour assurer la montée en charge des chantiers sur l'ensemble des lignes du Grand Paris Express.

La variété des postes créés illustre l'étendue des compétences nécessaires à la réalisation du projet. Des fonctions support à la réalisation du projet (lignes, systèmes, foncier...), en passant par les achats, les risques ou l'exécution des marchés, le renforcement des équipes concerne tous les métiers. Il permet à la Société du Grand Paris d'industrialiser ses processus et, en tant que maître d'ouvrage, de mieux piloter les différentes phases du projet.

Les effectifs en contrats permanents sont privilégiés. En 2019, 208 CDI ont été signés et 14 en CDD de renfort. Treize collaborateurs ayant exercé préalablement en CDD, intérim, stage ou alternance ont été embauchés en CDI. Parmi les effectifs ayant rejoint la Société du Grand Paris, on compte 54 % d'hommes et 46 % de femmes. La Société du Grand Paris poursuit une politique de formation et d'insertion des jeunes dans l'emploi avec le développement de l'alternance notamment. Elle leur donne ainsi la possibilité d'obtenir un diplôme et une première expérience professionnelle qui contribueront à leur

employabilité. En 2019, 20 alternants et 40 stagiaires ont pu participer à la réalisation du Grand Paris Express au sein de la maîtrise d'ouvrage.

Avec la croissance des effectifs, l'intégration des nouveaux collaborateurs est un enjeu important. Il est nécessaire de fournir aux nouveaux salariés les conditions favorables à leur prise de poste et au développement de leurs talents. En 2019, 98 % des nouveaux collaborateurs ont poursuivi leur mission au-delà de leur période d'essai. Un parcours d'intégration est ainsi proposé aux arrivants et sera étendu. Depuis 2019, ils participent à une session d'accueil, en présence d'un des membres du comité exécutif (Comex) et de la direction des ressources humaines, permettant d'appréhender l'organisation de la société, ainsi qu'à des temps de sensibilisation obligatoires sur un certain nombre de sujets : passation des marchés publics, déontologie, chaîne de paiement, sécurité de chantiers, sécurité de l'information... Ce parcours comporte également une visite de la Fabrique du métro, qui est l'occasion de partager le projet d'entreprise avec les nouveaux collaborateurs, et d'une visite d'un chantier du Grand Paris Express. Douze sessions ont eu lieu au cours de l'année 2019.

Un livret d'accueil est également remis à chaque nouvel arrivant. Il regroupe les repères essentiels pour appréhender l'organisation de l'entreprise et s'approprier les valeurs de la Société du Grand Paris et l'ensemble des thématiques du projet. En 2019, un système de parrainage a également été mis en place avec des collaborateurs ayant au moins quatre mois d'ancienneté et appartenant à une direction différente.

#### Favoriser l'employabilité des collaborateurs

La Société du Grand Paris met tout en œuvre pour établir une offre de compétences et créer ainsi les conditions indispensables aux collaborateurs dans la réussite de leurs missions. L'atteinte de cet objectif est assurée en premier lieu par la réalisation d'un entretien annuel entre le collaborateur et son manager. Il permet notamment de faire le point sur l'année écoulée, d'identifier les besoins de développement requis pour le poste au regard des compétences actuelles de l'employé et les volontés d'évolution de carrière. Il conduit

à identifier les initiatives possibles pour favoriser la montée en compétence du collaborateur. En complément, la réalisation d'un entretien professionnel tous les deux ans visant à échanger sur le parcours et l'évolution professionnels s'inscrit dans cette dynamique de maintien et de développement des compétences (cet entretien deviendra annuel à partir de 2020).

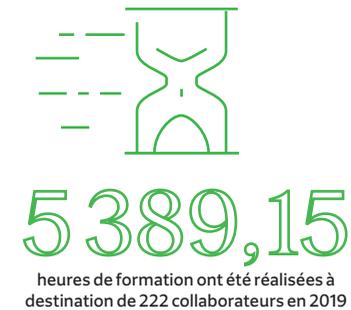
Une grande partie de l'apprentissage et du développement professionnel des collaborateurs se construit à travers la réalisation de leurs missions. La formation permet de favoriser les évolutions de carrières en interne mais aussi sur le plus long terme autour de cinq axes stratégiques :

- professionnaliser et faire monter en compétences les collaborateurs en travaillant sur la meilleure adéquation possible entre besoins exprimés et solutions pédagogiques proposées ;
- Développer une culture managériale par le déploiement des modules de formations « à la carte » qui répondront aux besoins de chacun pour améliorer sa posture et développer de bonnes pratiques managériales par l'apprentissage de méthodes et outils à appliquer sur le terrain.
- favoriser le bien-être au travail ;
- créer un parcours dédié au projet ;
- optimiser le financement de la formation en utilisant les dispositifs opérateurs de compétence (OPCO).

À la Société du Grand Paris, la formation s'appuie sur différents dispositifs :

- les actions de formation, obligatoires et non obligatoires, inscrites au plan de développement des compétences (ex. : plan de formation) s'appuyant sur les besoins exprimés par le collaborateur ou identifiés par le manager lors des entretiens sont proposés ;
  - le compte personnel de formation ;
  - le bilan de compétences.
- 5 389,15 heures de formation ont été réalisées à destination de 222 collaborateurs en 2019.

La mobilité interne constitue un autre axe stratégique de la politique des ressources humaines puisqu'elle offre des opportunités en matière de développement et d'évolution professionnelle pour



les collaborateurs qui peuvent ainsi se projeter dans un parcours professionnel évolutif au sein de l'entreprise. Elle répond aussi aux besoins opérationnels du projet. La croissance des effectifs et l'évolution de l'organisation et donc des emplois a rendu d'autant plus nécessaire la mise en place d'un dispositif de gestion de la mobilité interne. Ainsi, en fin d'année 2018, une charte a été établie pour en définir les modalités et les grands principes. Elle concrétise la volonté d'encourager la mobilité interne et d'accompagner les collaborateurs dans leur projet professionnel.

En 2019, 22 % des postes ont été pourvus à l'interne, soit 59 personnes, dont 22 femmes et 37 hommes. Un outil informatique de recrutement a été mis en ligne en lien avec la construction et le suivi du plan de recrutement, en parallèle de la publication des annonces sur le site de la Société du Grand Paris et sur une bourse à l'emploi interne. Un système de gestion d'espaces candidats internes et externes et de gestion simplifiée des curriculum vitae et du processus de sélection a également été mis en place. Un module de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences est en cours de déploiement. Il recouvre les référentiels métiers et compétences, les entretiens annuels et professionnels, les comités carrières, les parcours de carrière et les plans de développement individuels. De même, des mesures d'accompagnement personnalisé ont été mises en place pour les salariés ayant pu bénéficier d'une mobilité *via* la réalisation de formations ou d'aménagements spécifiques en fonction des situations individuelles.





**Maintenir l'égalité de traitement et la parité des effectifs**

La politique de recrutement est ouverte à la diversité et respectueuse de l'égalité des chances. Au titre de l'année 2019, la Société du Grand Paris a obtenu la note de 90/100 à l'index de l'égalité femmes-hommes, outil phare de la loi Avenir professionnel déployé à l'échelle nationale pour mesurer l'égalité professionnelle au sein des entreprises françaises. Ce résultat encourageant s'inscrit en nette évolution par rapport au score de 2019 (au titre de l'année 2018) avec neuf points supplémentaires, et traduit l'ambition de faire de la Société du Grand Paris une entreprise exemplaire en matière d'égalité professionnelle. 51,6 % des collaborateurs en poste à la Société du Grand Paris, et près d'un tiers des managers, sont des femmes. Lors de la mise en œuvre des mesures salariales, elles ont représenté 59 % des bénéficiaires d'une correction d'écart salarial, 54 % d'une prime de performance. Par ailleurs 59 % des femmes ont bénéficié d'une augmentation au mérite. Une commission dédiée à l'égalité professionnelle a par ailleurs été créée début 2020, à la suite des élections du comité social économique (CSE) de décembre 2019. Elle est composée de membres élus du comité et est présidée par le représentant de la direction dûment désigné à cet effet, assisté de

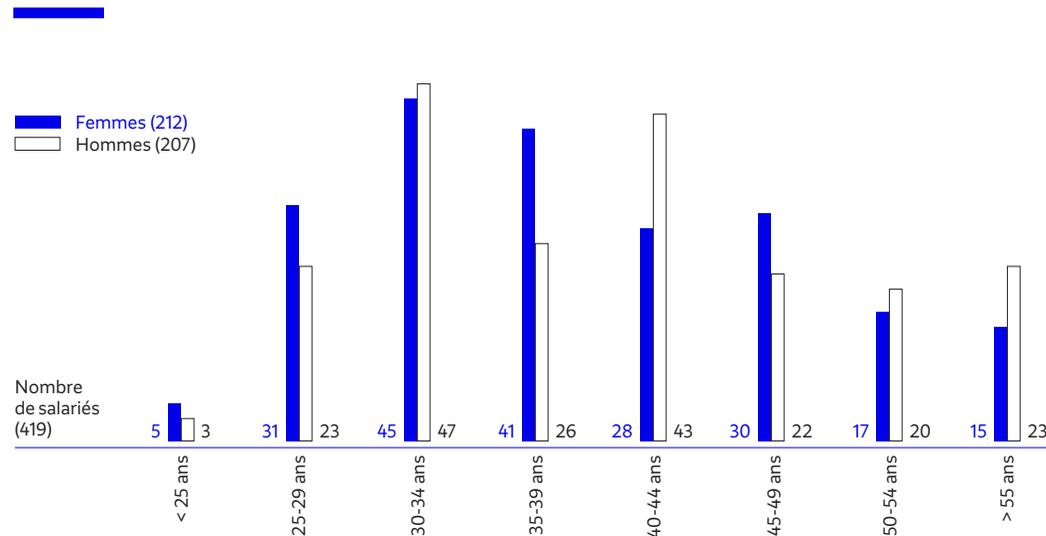


des femmes ont fait l'objet d'une correction d'écart salarial

collaborateurs de la Société du Grand Paris. Ayant vocation à se réunir à plusieurs reprises dans l'année, cette commission est notamment chargée d'assister le CSE dans ses attributions relatives à l'égalité professionnelle, de préparer les délibérations sur le rapport comparé de la situation des hommes et des femmes et de préparer la négociation relative à l'égalité professionnelle dans l'entreprise.

Dès le processus de recrutement commun à tous, la Société du Grand Paris donne toutes ses chances à chaque candidat, en le sélectionnant sur la base des compétences, qualifications, expériences et motivations. Onze nationalités sont représentées en 2019 contre sept en 2018. Depuis début 2020, les offres d'emploi sont publiées sur le site de l'Association de gestion du fonds pour l'insertion des personnes handicapées (Agefiph).

**RÉPARTITION DES EFFECTIFS**



**AXE 3 : Favoriser le bien-être au travail**

La Société du Grand Paris mène une politique active en matière de vie au travail qui inclut la santé, la sécurité et la qualité de vie au travail (QVT). Elle engage toute son organisation et son management afin de garantir la qualité de l'environnement, des conditions de travail et des relations de travail au sein des équipes et le management.

**Créer et maintenir un environnement de travail agréable et adapté aux besoins des collaborateurs**

Une réflexion a été engagée en 2019 sur la qualité de vie au travail pour offrir aux collaborateurs les meilleures conditions de travail selon les spécificités de leur métier. Dans le cadre de l'aménagement dans des nouveaux locaux, une démarche consultative a été mise en place auprès des collaborateurs. Elle s'est déroulée sur l'année avec quatre consultations auprès des collaborateurs sur les principes de vie et d'usage dans le nouveau bâtiment du siège. En 2019, la commission SSCT (ex-CHSCT) a confié au cabinet Syndex, expert agréé par le ministère du Travail, une mission pour évaluer les conséquences des nouveaux aménagements proposés en espaces collectifs sur les conditions de travail, de santé et de sécurité des salariés.

La Société du Grand Paris a décidé de mettre en place chaque année un dispositif d'enquête interne mené par deux instituts indépendants, de manière alternative, afin d'évaluer le bien-être et la satisfaction de ses collaborateurs au travail au travers de différents thèmes (convivialité, égalité de traitement...). Ainsi, début 2019, une enquête a été organisée, via l'institut indépendant Great Place To Work. Déjà réalisée en 2018, elle avait permis d'identifier les points forts et les axes d'amélioration à mettre en place suite à une année de forts changements, liés notamment à la réorganisation de l'entreprise et à la perspective des nombreux recrutements. En 2020, accompagné d'un autre institut indépendant, un baromètre, ciblé sur les services aux collaborateurs, sera de nouveau organisé. La Société du Grand Paris souhaite accompagner cette mise en œuvre avec l'obtention

du label OsmoZ qui s'articule autour de six enjeux sociétaux : santé environnementale, hygiène de vie, équilibre vie privée-vie professionnelle, communication et lien social, fonctionnalités, démarche collaborative.

**Favoriser l'équilibre vie privée / vie professionnelle**

La Société du Grand Paris privilégie l'emploi à temps plein. Elle donne toutefois accès au temps partiel choisi. Certains sont de droit comme les congés parentaux d'éducation à temps partiels et les congés thérapeutiques. D'autres sont soumis à autorisation du responsable hiérarchique. En 2019, le taux de salariés à temps partiel reste toutefois faible (2 % contre 1,3 % en 2018). Les femmes enceintes peuvent bénéficier d'une réduction du temps de travail et les salariés disposent de congés spéciaux (congés de fractionnement des congés payés, congés supplémentaires d'ancienneté, congés pour événements familiaux...). Depuis 2018, une salle d'allaitement est mise à la disposition des collaboratrices.

Plusieurs accords avec les instances représentatives du personnel ont été conclus afin de favoriser l'équilibre vie privée-vie professionnelle et la qualité de vie au travail. Ils ont marqué des avancées significatives, avec la mise en œuvre d'un accord introduisant un compte épargne temps (2016) et une charte organisant le télétravail (2016). Le télétravail est laissé à l'opportunité des collaborateurs par voie d'avenant à leur contrat et fait l'objet d'un échange personnalisé avec son manager. Le recours au télétravail peut se faire dans la limite d'une journée par semaine.

Plusieurs offres mises en place par les représentants du personnel sont dédiées aux collaborateurs : chèques-vacances, chèques-culture et/ou chèques-sport, prix avantageux pour les places de cinéma, etc.

**Encourager et appliquer les bonnes pratiques managériales**

Une vision claire et partagée du travail et l'implication des managers sont des éléments indissociables de la performance et du niveau de satisfaction

professionnelle. Afin d'apporter appui et soutien aux managers dans leur dialogue avec les collaborateurs et pour éviter les risques humains et opérationnels liés au travail, un référentiel managérial a été élaboré en 2019. Il contribue à créer et à préserver un environnement de travail bienveillant, attentif et souple pour l'ensemble des collaborateurs et les assistants à maîtrise d'ouvrage sur site. Il accompagne également les managers dans l'évolution professionnelle de leurs collaborateurs.

Des temps d'échanges réguliers dédiés aux managers sont organisés sous la forme d'ateliers thématiques pour les accompagner dans la gestion des spécificités de leurs équipes, échanger et proposer des solutions. Plusieurs thématiques, toutes liées au management des équipes sont traitées (management en espace ouvert, entretien annuel...). Mis en place fin 2019, quatre ateliers managers ont eu lieu, 24 managers y ont participé.

La Société du Grand Paris continue à travailler au développement d'une culture managériale pour en faire un moteur du recrutement, limiter le renouvellement des équipes et participer à l'avancement interne.

#### AXE 4 : Disposer d'une gouvernance adaptée et garantir la loyauté des pratiques de l'entreprise



L'intégrité et l'exemplarité dans la conduite de ses activités constituent pour la Société du Grand Paris deux valeurs essentielles sur lesquelles repose son action, et ce en toutes circonstances.

La responsabilité et la transparence de ses organes de gouvernance sont aussi indispensables pour avoir une vision des risques majeurs et de leur niveau de contrôle, et sécuriser sa trajectoire stratégique et financière.

#### Déployer une politique de prévention contre la corruption, la fraude et les conflits d'intérêts

La Société du Grand Paris s'engage au strict respect de toutes les dispositions législatives et réglementaires qui lui sont applicables, notamment en matière de

prévention des risques de corruption, et de conflits d'intérêts. Elle applique une politique de tolérance zéro envers tout comportement contraire à l'éthique, quel qu'il soit.

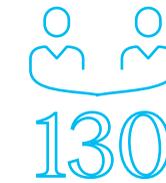
#### Politique de prévention de la corruption

Élaborée en 2019 (entrée en vigueur en 2020), la politique de prévention de la corruption constitue le socle de l'ensemble des activités de prévention contre les risques de corruption et présente les engagements de la Société du Grand Paris. Elle précise le champ d'application et les modalités de pilotage et d'évaluation de la politique qui a été établie, définit les instances de gouvernance mises en place pour veiller au respect de ses dispositions, explicite les conditions d'application de la politique aux collaborateurs ainsi qu'aux tiers avec lesquels l'entreprise est en relation d'affaires. Elle fournit aussi un cadre de réponse solide aux dispositions réglementaires qui s'imposent et permet de satisfaire aux attendus des autorités de contrôles externes (ministères de tutelle, Cour des comptes...) ainsi qu'à l'Agence française anticorruption. La Société du Grand Paris a signé avec cette dernière une charte d'accompagnement qui lui permet de bénéficier d'un appui dans sa mise en conformité avec les dispositions de la loi du 9 décembre 2016, sur la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique, dite « Sapin II ».

#### Cartographie des risques de corruption

La cartographie des risques de corruption de la Société du Grand Paris est un document régulièrement actualisé et destiné à identifier, analyser et hiérarchiser les risques d'exposition de la société à des sollicitations externes aux fins de corruption. Élaborée selon les recommandations de l'Agence française anticorruption, elle présente, par macroprocessus et sous-processus associés, les

risques de corruption inhérents aux différentes activités de la Société du Grand Paris, et permet ainsi d'identifier les actions prioritaires et les points de vigilance spécifiques. La cartographie comprend également des fiches descriptives des différents risques et plans d'actions associés : chaque fiche reprend une définition du risque, un exemple l'illustrant, les dispositifs de prévention spécifiques existants, ainsi que le plan d'actions associé.



collaborateurs sensibilisés  
ou ayant suivi une formation sur  
la prévention de la corruption

La formalisation et le déploiement du plan de prévention de la corruption sont portés par la direction des risques, de l'audit et du contrôle interne, avec l'appui des directions juridique, des marchés et du pilotage contractuel, et des ressources humaines. Des instances de gouvernance sont instaurées afin d'assurer le pilotage. Le comité de pilotage des dispositions d'anticorruption (CPA) est l'instance de décision des actions à mettre en œuvre et de leur suivi. Il est chargé d'établir, de veiller à la mise en place et de piloter le dispositif de prévention des risques de corruption. Il est présidé par le président du directoire et est composé de directions de la Société du Grand Paris. L'état d'avancement des actions mises en œuvre est présenté annuellement au comité d'audit et des engagements (CAE) qui en rend compte au conseil de surveillance (*lire page 61*).

#### Lignes directrices de déontologie

À leur arrivée à la Société du Grand Paris, les collaborateurs doivent prendre connaissance des lignes directrices de déontologie qui sont annexées au règlement intérieur, et qui leur sont remises lors de la signature de leur contrat de travail. Elles définissent et illustrent les différents types de comportements à proscrire comme étant susceptibles de caractériser des faits d'atteinte à la probité. Chacun doit respecter les principes qui y sont énoncés et les appliquer dans l'exercice quotidien de ses activités professionnelles. Ces règles guident les comportements à adopter dans le cadre de la conduite des affaires. Il doit y être systématiquement référé en cas de situations pouvant conduire à mettre en doute le bien fondé, l'impartialité et l'équité des actes de gestion, de toutes natures.

Le règlement intérieur entré en vigueur en 2015 rappelle également les dispositions sur les questions de harcèlement, de réserve et discrétion professionnelle.

Depuis 2019, dans le cadre de leur parcours d'intégration, des sessions de sensibilisation à la déontologie et des règles applicables à la Société du Grand Paris sont dispensées aux nouveaux arrivants. Par ailleurs, une formation plus longue, relative à la prévention des risques de corruption et de conflits d'intérêts a également été mise en place à destination des cadres et des collaborateurs les plus exposés à ces risques. Au total, 130 personnes ont pu bénéficier de l'une ou l'autre de ces formations en 2019, soit 25 % des effectifs. À terme, ce sont l'ensemble des collaborateurs qui seront formés à ces sujets.

#### Code de conduite et référent déontologue

Conformément aux dispositions de la loi Sapin II, un code de conduite sera publié en 2020. Il viendra se substituer aux lignes directrices de déontologie, en précisant plusieurs dispositions actuellement en vigueur (principe de tolérance zéro, règles applicables en matière de cadeaux et invitations, etc.). Il sera diffusé, accompagné d'un document synthétique, à l'ensemble des collaborateurs après passage devant les représentants du personnel. Ces règles seront portées à la connaissance des tiers avec lesquels la Société du Grand Paris est en relation d'affaires. Ce code s'inscrira dans la continuité des actions de lutte contre la corruption et le trafic d'influence déjà entreprises avec notamment l'élaboration de la cartographie des risques de corruption.

Le code de conduite précisera les missions du référent déontologue de la Société du Grand Paris. Celui-ci apporte tout conseil utile aux collaborateurs quant au respect des obligations et des principes déontologiques ; lorsque des faits susceptibles d'être qualifiés de conflit d'intérêts lui ont été signalés, il apporte tout conseil de nature à faire cesser ce conflit ; il recueille les alertes relatives aux manquements potentiels au code de conduite, alerte le directoire et propose toute action permettant d'y remédier ; enfin, il propose des améliorations et des évolutions des procédures et pratiques relatives à la

déontologie et en particulier à la prévention des risques de corruption et des situations de conflits d'intérêts.

#### Pratique des achats et gestion des conflits d'intérêts

La Société du Grand Paris applique les règles du Code de la commande publique en vigueur. La direction des marchés et du pilotage contractuel qui procède à l'ensemble des achats de l'établissement, s'assure de leur régularité au regard du droit de la commande publique et veille à la préservation des intérêts de l'entreprise dans leur exécution. En tant qu'acheteur (marchés publics) ou qu'autorité concédante (contrats de concession), elle respecte les principes fondamentaux : égalité de traitement des candidats, liberté d'accès et transparence des procédures.

Ces principes permettent d'assurer l'efficacité de la commande publique et la bonne utilisation des deniers publics. Les contrats ne peuvent être attribués à des opérateurs économiques ayant fait l'objet des mesures d'exclusion définies au préalable et ne garantissant pas l'absence de conflits d'intérêts et sont conclus pour une durée limitée.

Des clauses relatives aux conflits d'intérêts sont intégrées dès la phase de publicité et dans les documents de la consultation. En application de l'article L. 2141-10 du Code de la commande publique en vigueur au 1<sup>er</sup> avril 2019, la Société du Grand Paris peut exclure de la procédure de passation du marché les personnes qui, par leur candidature, créent une situation de conflit d'intérêts, lorsqu'il ne peut y être remédié par d'autres moyens. Les candidats doivent en particulier fournir une déclaration sur l'honneur que le candidat ou, le cas échéant, chaque membre du groupement, ne se trouve pas dans une situation de conflit d'intérêts au titre cet article. Quand la Société du Grand Paris a un doute, à tout moment de la procédure, elle se laisse la possibilité d'interroger les candidats. À chaque besoin, elle s'interroge sur le respect du principe d'égalité de traitement entre les candidats et mène une démarche proactive par la diffusion d'informations, visant à rétablir l'égalité, et en laissant un délai suffisant pour la prise en compte de ces documents. Par ailleurs, les candidats ont la possibilité de poser toutes les questions nécessaires sur le marché

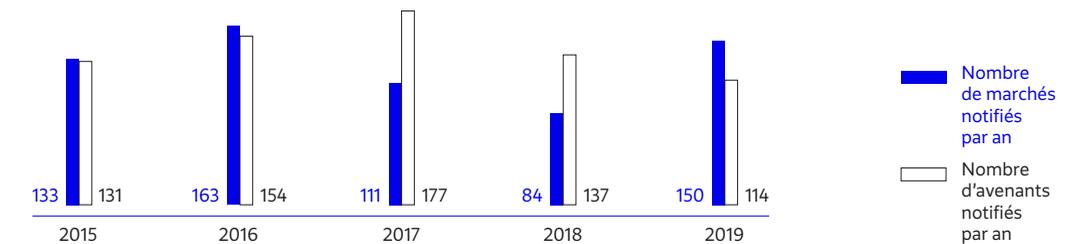
via la plateforme des achats de l'État, qui permet d'assurer la traçabilité des échanges.

Les collaborateurs sont sensibilisés quant à l'importance de maintenir la confidentialité des données notamment par la mise en place de mesures préventives. Après chaque notification de marché et avant son démarrage, les titulaires signent également des engagements de confidentialité.

Pour garantir le respect des procédures de publicité et de mise en concurrence qui lui sont applicables et assister le président du directoire pour l'attribution des marchés de travaux, de fournitures et de services, la Société du Grand Paris s'est dotée d'une commission d'examen des procédures marchés (CEPM). Cette commission est saisie pour la passation des marchés, des avenants ou toute autre décision en fonction de seuils de marché qu'elle définit, et pour les projets de stratégie d'allotissement. Elle a notamment pour rôle de vérifier le respect de la procédure de passation des marchés, de donner un avis sur le classement des offres et le choix de l'offre économiquement la plus avantageuse, et de garantir un équilibre concurrentiel et la préservation des intérêts économiques de la Société du Grand Paris. Elle émet toute proposition utile à la bonne gestion des marchés. Composée de 11 membres, elle comprend en majorité six membres externes parmi lesquels est désigné le président de la commission ; un représentant de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ; trois représentants de la Société du Grand Paris avec notamment le directeur des marchés et du pilotage contractuel et un représentant de la mission de contrôle économique et financier des transports qui a une voix consultative.

Sur l'année 2019, la CEPM s'est réunie toutes les deux semaines environ pour traiter entre trois à cinq dossiers à chaque fois.

#### **VOLUMÉTRIE DES MARCHÉS ET AVENANTS NOTIFIÉS PAR AN**



#### Dispositif de signalement par les lanceurs d'alerte

Conformément au décret du 19 avril 2017 relatif aux procédures de recueil des signalements émis par les lanceurs d'alerte au sein des personnes morales de droit public ou privé ou des administrations de l'État, la Société du Grand Paris a instauré une procédure de recueil et de traitement des signalements à destination de tout lanceur d'alerte. Ce dispositif leur permet de signaler les comportements contraires à l'éthique ou tout fait constitutif d'un crime, d'un délit, d'une violation grave et manifeste de la loi ou d'un règlement, d'un engagement international régulièrement ratifié ou approuvé par la France, d'un acte unilatéral d'une organisation internationale pris sur le fondement d'un tel engagement international, d'une menace ou d'un préjudice grave pour l'intérêt général.

Ces signalements font l'objet d'un traitement par un référent lanceur d'alerte, personnalité extérieure à la Société du Grand Paris, nommée pour une durée de deux ans, renouvelable une fois, par désignation du président du directoire. Le référent lanceur d'alerte est également le référent déontologue. La procédure de signalement mise en place est définie dans un document accessible à l'ensemble des collaborateurs. Elle respecte les dispositions prévues par la loi en termes de protection de l'anonymat des lanceurs d'alerte ; elle garantit qu'aucune procédure ne peut être engagée à leur encontre ; et elle interdit toute représailles dans l'exercice de leurs fonctions ainsi que dans tous les domaines autres que professionnels. Depuis son instauration en 2017, aucun signalement n'a été émis.

#### Information et évaluation des tiers

Le code de conduite et les principes qui sous-tendent la politique de prévention de la corruption seront portés à la connaissance des titulaires de ses marchés ainsi qu'aux futurs candidats. D'un point de vue juridique, une entreprise peut être tenue responsable des faits de corruption d'un tiers avec lequel elle est engagée contractuellement. Afin de pouvoir apprécier la situation de ses fournisseurs de premier rang et intermédiaires, la Société du Grand Paris met en place une méthodologie d'évaluation des risques de corruption de ses tiers. Celle-ci repose sur des critères de ciblage des entreprises à évaluer en priorité et l'envoi d'un questionnaire aux tiers concernés, soit en cours d'exécution contractuelle pour les marchés déjà passés, soit lors de la notification de nouveaux marchés. Ce dispositif sera complété par le recours à un outil d'analyse externe des entreprises les plus à risques afin de disposer d'éléments relatifs à leur exposition au risque de corruption. Les premières évaluations débiteront en 2020.

#### **Disposer d'instances de gouvernance indépendantes**

##### Conseil de surveillance

Les règles de composition, d'organisation et de fonctionnement de la Société du Grand Paris sont fixées par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Un décret d'application pris en Conseil d'État et publié au *Journal officiel* n°2010-756 du 7 juillet 2010 précise la composition de ses instances de gouvernance, les conditions et modalités de désignation de leurs membres ainsi que leurs attributions.

La Société du Grand Paris bénéficie de prérogatives de puissance publique afin de construire le Grand Paris Express. Elle n'en assurera pas sa gestion qui sera donnée à un gestionnaire de réseau. Le financement du projet est garanti à long terme par l'État et repose à titre extrêmement majoritaire sur l'impôt avec la souscription de prêts qui seront amortis jusqu'en 2070. La Société du Grand Paris ne dispose donc pas d'actionnaire et n'est pas présente sur le marché concurrentiel.

Elle est dirigée par un directoire sous le contrôle d'un conseil de surveillance. Celui-ci est composé de représentants de l'État, majoritaires, nommés sur propositions du gouvernement et d'élus des collectivités territoriales parmi lesquels siègent les présidents des conseils départementaux franciliens et le président de la région Île-de-France en application du *Titre I - article 8-III de la Loi du Grand Paris*. Afin de s'assurer que les décisions sont prises de manière éclairée et objective, chaque membre doit faire une déclaration d'intérêt auprès du commissaire du Gouvernement (le préfet de la région Île-de-France) au début de son mandat et à chaque changement de situation. Le président du directoire est tenu, en application de la loi du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique de faire une déclaration d'intérêt ou de patrimoine auprès de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.

De plus, aucune convention entre la Société du Grand Paris et un membre de ce conseil, du directoire ou d'une société ou organisme dont l'un des membres de ces instances, est responsable, gérant, administrateur, dirigeant ou actionnaire disposant d'une fraction de vote supérieure à 5 % et qui ne constituerait pas une opération courante conclue à des conditions normales ne peut être établie sans l'autorisation du conseil de surveillance. Le membre du conseil de surveillance en situation de conflit d'intérêts est exclu du vote. Enfin, le commissaire du Gouvernement peut s'opposer à des décisions du directoire ainsi qu'à celles du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris.

#### Comité d'audit et des engagements

Le comité d'audit et des engagements (CAE) est chargé d'éclairer par ses avis et observations le conseil de surveillance sur la politique d'investissement, d'audit, de contrôle interne et de gestion des risques de la Société du Grand Paris ainsi que sur sa gestion budgétaire, financière et comptable. Il s'assure aussi de l'indépendance du commissaire aux comptes.

Il comprend 12 membres :

- cinq membres sont désignés par le conseil de surveillance parmi ses membres ;
- cinq membres du conseil de surveillance sont nommés sur proposition des ministres chargés : de l'économie, des transports, de l'urbanisme, du budget, de l'aménagement du territoire ;
- deux personnalités qualifiées, désignées pour trois ans par le président du conseil de surveillance sur proposition du président du directoire de la Société du Grand Paris, en raison de leur expérience dans le domaine de l'audit, du contrôle interne, de la gestion budgétaire et financière et de la gestion des risques. Leur rémunération est déterminée par le directoire.

Les membres du comité d'audit et des engagements sont tenus de faire part de tout risque de conflit d'intérêts. Ils s'abstiennent, en ce cas, de prendre part aux travaux du comité pour les sujets concernés. Le président du comité peut prendre toute mesure appropriée pour prévenir ces risques.



#### **MARINA BELLINI, DIRECTRICE DES RESSOURCES HUMAINES DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS**

**La Société du Grand Paris a recruté en 2019 plus de 200 collaborateurs, doublant ainsi ses effectifs en une année. La démarche RSE est-elle un argument dans le choix des candidats qui rejoignent la maîtrise d'ouvrage ?**

C'est assurément une manière de se différencier des autres entreprises. C'est pour cela que nous allons au-delà des seules obligations réglementaires et proposons à celles et ceux qui travaillent dans

notre entreprise un parcours de développement personnel adapté à nos métiers d'experts et d'un niveau particulièrement qualitatif. Naturellement, pour un candidat, la motivation première est de participer activement au pilotage du plus grand projet d'Europe, d'être aux avant-postes, là où les choix stratégiques s'opèrent pour concevoir les mobilités

“La démarche RSE, c'est mettre en cohérence la vie de l'entreprise et le projet que nous pilotons.”

de demain et imaginer la ville du futur. Mais on le voit bien, la question de la qualité de vie au travail pèse dans le choix du candidat, qui veut se développer dans son environnement professionnel et se former

pour rester au niveau d'excellence que suppose le projet. Quand on rejoint une telle aventure, quand on participe à la gestion d'un projet aussi complexe, on sait que cet engagement sera exigeant. La réalisation du Grand Paris Express est une expérience hors du commun. La maîtrise d'ouvrage doit donc permettre une expérience professionnelle hors du commun. Pour une entreprise qui connaît une rapide croissance de ses effectifs, la démarche RSE est aussi le moyen de participer à la construction d'une culture partagée, dans laquelle vont se retrouver à la fois les nouveaux collaborateurs et celles et ceux qui évoluent à la Société du Grand Paris depuis sa création.

**Le déménagement sur un site unique, à Saint-Denis, a été l'occasion de conforter cette démarche ?**

Bien sûr. La qualité de vie au travail repose aussi bien sur l'offre de parcours professionnel que nous offrons à nos collaborateurs, que sur la qualité de leur environnement de travail.

Nous avons préparé cette nouvelle étape dans la vie de l'entreprise en écoutant les collaborateurs, pour connaître et mieux prendre en compte leurs usages et leurs besoins. L'arrivée dans notre nouveau bâtiment est aussi l'occasion d'affirmer la cohérence entre le projet que nous pilotons et la vie de l'entreprise. Par exemple, les bénéfices écologiques qui sont au cœur du Grand Paris Express se retrouvent dans le choix que nous avons fait en faveur des circuits courts pour la restauration d'entreprise ou encore la généralisation du tri sélectif.

**C'est aussi l'occasion de mieux s'adapter à la réorganisation de l'entreprise ?**

Oui, notre nouveau siège est la traduction de notre nouvelle organisation transverse. Les plateaux projet rassemblent toutes les compétences nécessaires autour d'une même table pour répondre à notre souci d'excellence opérationnelle et pour concentrer tous nos efforts, toute notre énergie, vers l'objectif de livrer les lignes du Grand Paris Express dans le respect des délais et des coûts fixés, avec le niveau de qualité attendu.

## ORIENTATION 2 Concevoir et construire en préservant l'environnement

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX D'AUJOURD'HUI PLACENT LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS DANS UN DEVOIR DE RESPONSABILITÉ, D'EXEMPLARITÉ ET D'INNOVATION. LE GRAND PARIS EXPRESS CONTRIBUERA À FAÇONNER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE MÉTROPOLE PLUS SOBRE EN CARBONE ET PLUS SOUTENABLE POUR LES FRANCILIENS. SA RÉALISATION DOIT ÉGALEMENT SE FAIRE DANS LE RESPECT DES TERRITOIRES ET DE LEUR BIODIVERSITÉ.

### AXE 1 : Limiter les impacts du projet sur les territoires et les milieux naturels

De la définition du tracé du nouveau métro à la conduite des chantiers, la Société du Grand Paris cherche à éviter ou réduire au maximum l'impact du projet sur les territoires et les milieux naturels. Cela passe notamment par la mise en place de prescriptions environnementales exigeantes dans ses marchés passés avec les entreprises de travaux, ainsi que le suivi rigoureux de leur mise en œuvre jusqu'à la livraison des ouvrages. Lorsque les mesures d'évitement ou de réduction ne sont pas suffisantes et que des impacts résiduels sur des milieux naturels à enjeux subsistent, la Société du Grand Paris met en œuvre, en lien avec ses partenaires, les compensations écologiques et forestières nécessaires dans une approche de cohérence globale et de mutualisation entre les différentes lignes de métro.

De même, au-delà des mesures prévues et déployées pour limiter les nuisances sur la vie quotidienne des Franciliens vivant à proximité des travaux, elle a mis en place un dispositif d'accompagnement pour les riverains des chantiers.

Elle identifie également les sites pour lesquels, compte tenu de leur contexte environnemental particulier, des mesures spécifiques complémentaires doivent s'appliquer.

Dès le stade de leurs offres, les entreprises s'engagent dans leur schéma opérationnel du plan de respect de l'environnement (SOPRE) à mettre en œuvre un système de management environnemental respectant les modalités de la norme ISO 140001 (norme appliquée aux systèmes de management environnemental créée par l'International Organization for Standardization). Ce SOPRE est transformé en plan de respect de l'environnement (PRE) au démarrage des chantiers. Dans ce document, les entreprises détaillent les mesures qu'elles s'engagent à appliquer tout au long des travaux afin de respecter les exigences de la Société du Grand Paris, en adéquation avec la NRE.

Pendant les travaux, les entreprises assurent auprès de la maîtrise d'œuvre et du maître d'ouvrage un reporting périodique avec la remontée d'indicateurs chiffrés (émissions de gaz à effet de serre, tonnage de déblais excavés, volume d'eaux pompées...).

Afin de s'assurer que l'ensemble de ces prescriptions sont bien mises en œuvre, la Société du Grand Paris mène régulièrement des audits environnementaux auprès des maîtrises d'œuvre et des entreprises, en complément de leurs suivis et des contrôles habituels réalisés sur les sites en chantier. Ainsi, au total, 96 audits ont été effectués depuis 2017 à sa demande, dont 41 en 2019. Des actions correctives ont été prises quand cela a été nécessaire, comme par exemple l'amélioration de la gestion des déblais et la réduction des bruits de chantier.



12

#### Intégrer des prescriptions et engagements environnementaux dans les marchés de travaux et s'assurer de leur mise en œuvre



14

Dans le cadre de ses marchés de travaux, la Société du Grand Paris impose aux entreprises et à leurs sous-traitants intervenant sur ses chantiers des exigences environnementales qui vont dans certains domaines au-delà des prescriptions réglementaires.



15

Ces exigences sont regroupées dans la charte environnementale des chantiers qu'elle a élaborée, et qui est signée par les entreprises de travaux, ainsi que dans la notice de respect de l'environnement (NRE). Ce document contractuel fixe les actions systématiques que doivent déployer les entreprises sur tous les chantiers pour assurer leur intégration environnementale et maîtriser les risques.



96 audits réalisés depuis le début du projet dont 41 en 2019



### Mettre en œuvre des actions de végétalisation / revégétalisation favorables à la biodiversité



La réalisation de certains ouvrages émergents, comme les gares,

les ouvrages de service ou encore les centres d'exploitation, peut avoir un impact écologique sur les milieux naturels. Lorsqu'il n'est pas possible d'éviter ou de limiter suffisamment les incidences liées aux travaux, tout est mis en œuvre pour que les mesures compensatoires retenues soient les plus adaptées d'un point de vue écologique ainsi qu'au regard de leur insertion territoriale. La Société du Grand Paris s'attache à ce que les actions soient menées en Île-de-France au plus près des sites en construction, et que celles-ci soient qualitatives et pérennes, avec un engagement sur trente ans. Cela passe notamment par une mutualisation des mesures de compensation à l'échelle des lignes en région Île-de-France, en privilégiant leur mise en œuvre sur du foncier public, en partenariat avec les acteurs territoriaux. Dans une démarche sociale et de pédagogie, ces mesures sont autant que possible réalisées sur des sites naturels accessibles à tous.

En 2019, afin de compenser les impacts sur les milieux naturels liés à la réalisation d'ouvrages de service sur la ligne 16, des travaux de restauration ont été menés au Bois Madame, à Chelles, en partenariat avec la ville. Le site à vocation écologique sera ensuite ouvert au public (*lire pages 68-69*). Des travaux pour la restauration de zones humides sur les berges de l'Yvette au sein du campus de l'université Paris-Sud ont également été réalisés, en partenariat avec le Syndicat intercommunal pour l'aménagement hydraulique de la Vallée de l'Yvette (SIAVHY). L'objectif est de compenser les impacts sur les zones humides engendrés par la création de la ligne 18. Cette mesure s'inscrit dans un programme plus global de restauration écologique de l'Yvette et de lutte contre le risque d'inondation, porté par le SIAVHY. Des mesures de compensation forestière pour les lignes 15 Sud et 16 ont également été mises en œuvre en 2019. Pour la ligne 15 Sud, une participation financière pour des travaux d'amélioration sylvicole sur plusieurs forêts domaniales en Île-de-France a été réalisée dans le cadre de la coopération conclue avec l'Office national

des forêts (ONF). Pour la compensation forestière de la ligne 16, un versement au Fonds stratégique de la forêt et du bois (FSFB) contribuant aux interventions de l'État sur le secteur forestier a été effectué. Pour la compensation forestière des lignes 17 et 18, la Société du Grand Paris participera à la création de la forêt de Pierrelaye, qui doit devenir à terme un nouveau poumon vert de la métropole. Porté par le Syndicat mixte pour l'aménagement de la plaine de Pierrelaye-Bessancourt (SMAPP), ce projet, déclaré d'utilité publique début 2020, s'étend sur environ 1 350 ha et sera réalisé progressivement au cours des dix prochaines années.

Au total, 42 hectares de mesures de compensation ont été mis en œuvre depuis 2017 dans le cadre de la compensation forestière (24 hectares) et écologique (18 hectares), dont 9 hectares en 2019 avec 2,5 hectares au titre de la compensation écologique et 6,5 hectares pour la compensation forestière.

Au-delà de la compensation de l'impact résiduel sur les milieux et les espèces protégées, la Société du Grand Paris recherchera la remise en état des emprises restituées à la fin des travaux avec une plus-value écologique selon les opportunités du site. Elle étudie également, avec les bureaux d'études partenaires, les possibilités d'intégration de toitures végétalisées aux ouvrages. C'est le cas du centre d'exploitation situé à Champigny-sur-Marne pour lequel la compensation de l'impact résiduel sur des espèces d'insectes protégées est en partie portée par la création d'une toiture végétalisée en connexion directe avec le sol. Ce site accueillera les trains pour entretien et réparation ainsi que le poste de commandement de la ligne 15 sud. La toiture sera



hectares de surface ont été restaurés depuis 2017 dans le cadre de la compensation forestière et écologique, dont 9 hectares en 2019

constituée d'habitats de type pelouses sèches calcicoles et de landes calcaires et acides. Ce projet d'une surface d'environ 1,6 hectare en contexte urbain est une réelle opportunité pour concilier biodiversité et les activités économiques.

Dans le cadre des actions de végétalisation, que ce soit pour les projets de compensation écologique ou pour la remise à l'état des sites de chantier, l'utilisation de semences sauvages locales est privilégiée. Dans un contexte de changement climatique, avec une forte probabilité d'augmentation d'événements extrêmes (sécheresses, pluies violentes), les semences sauvages locales favorisent la réussite des semis et plantations, permettent de conserver une diversité génétique locale adaptée au sol et au climat et d'améliorer la résistance aux maladies. Une démarche de partenariat a été initiée, en 2019, avec le Conservatoire botanique national du Bassin parisien et CDC Biodiversité pour mettre en place une filière de semences sauvages locales en Île-de-France.



### Accompagner les riverains au plus près des chantiers

La majorité des emprises travaux sont situées en zones urbaines denses. Nuisances sonores ou vibratoires, envols de poussières, encombrements de voirie... la présence d'un chantier perturbe la vie quotidienne et le confort des habitants vivant à proximité ainsi que des commerces. Pour réduire ces nuisances potentielles, la Société du Grand Paris met en place sur les chantiers, en lien avec les entreprises, les dispositifs les plus adaptés à leur environnement immédiat (mur antibruit, circulation et nettoyage des engins...). Consciente des préjudices qui peuvent subsister, elle s'est dotée d'une unité riverains dédiée à l'accompagnement des habitants non professionnels et à leur indemnisation. Cette unité met en place une relation de proximité avec les riverains impactés par les travaux en prêtant une attention à chacune de leur situation particulière. Ce dialogue continu constitue une réelle valeur ajoutée pour l'acceptabilité locale de ces travaux d'envergure. Par ailleurs, elle examine et accompagne les demandes, au cas par cas ou collectivement. Les modalités de la prise en charge se font selon la gêne immatérielle occasionnée et sur la base du principe

d'équité : indemnisation financière, aménagements (pose d'un double vitrage par exemple) ou relogement temporaire des personnes. Dans ce cadre, 10 partenariats avec des bailleurs sociaux ont été signés pour appréhender les situations de manière collective au sein de résidences impactées par les nuisances. De même, des conventions financières avec des syndicats de copropriétés ont été conclues pour mettre en œuvre un financement de doubles vitrages sur la base d'un devis fourni par le demandeur et expertisé par un acousticien mandaté par la Société du Grand Paris. Au total, 2 130 réclamations ont été reçues et examinées, dont 1 060 en 2019. 94 % d'entre elles ont reçu une réponse favorable. Trois foyers ont été relogés en 2019.

L'une des priorités de la Société du Grand Paris est aussi l'information des riverains pendant toute la phase de réalisation du projet, et ce dès le démarrage des travaux préparatoires. Pour tous les chantiers ou phases de travaux ayant un impact sensible et d'une durée significative sur les conditions de dessertes et de déplacements, elle diffuse auprès des habitants des documents d'information qui précisent notamment la raison et l'intérêt des travaux, leur ampleur, leur nature, leur durée, ainsi que les coordonnées du maître d'œuvre et des entreprises chargées des travaux. Depuis 2019, des lettres sur l'actualité des chantiers sont également disponibles par mél en s'inscrivant depuis le site Internet de la Société du Grand Paris. Plus de 24 000 personnes sont abonnées pour suivre l'actualité des lignes 15 Sud, 16 et 17. Afin d'assurer un lien avec les riverains, 15 agents de proximité sont présents aux abords des chantiers et apportent les informations nécessaires à la bonne compréhension des travaux et du projet, rassurent et anticipent les gênes éventuelles. Le nombre de ces agents augmentera avec la montée en puissance des chantiers. En 2019, ils ont recueilli plus de 4 200 sollicitations. Les riverains peuvent également poser directement leurs questions sur le site Internet ainsi que lors des événements de chantier, tels que les baptêmes de tunnelier, et les nombreuses réunions d'information qui se tiennent en lien avec les collectivités. En 2019, elles ont rassemblé 4 000 participants (*lire pages 94, 95, 96 - Orientation 4 - Travailler pour et avec les acteurs des territoires*).

## LA RESTAURATION DE LA ZONE HUMIDE DU BOIS MADAME À CHELLES

Lors de la construction de la ligne 16 du Grand Paris Express, certains milieux humides n'ont pu être préservés malgré la mise en place de mesures d'évitement et de réduction. C'est le cas pour la réalisation de deux ouvrages de service, servant de puits de sécurité, situés à Chelles. Ainsi, dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale de la ligne, obtenue le 23 août 2017, la Société du Grand Paris s'est engagée à compenser ces impacts en restaurant des milieux humides dégradés à proximité des chantiers.

Le Bois Madame situé à Chelles a été identifié en raison de son potentiel écologique et de sa proximité avec les sites impactés. Des travaux de restauration ont été entrepris en 2019, avant la construction des ouvrages, en partenariat avec la ville.

Le site, localisé au niveau d'anciens marais et délaissé pendant de nombreuses années, était dans un mauvais état de conservation : friche arbustive, présence de déchets et de nombreuses espèces exotiques envahissantes telles que la Renouée du Japon. Ces travaux ont consisté à débroussailler l'intégralité du site, évacuer les déchets anthropiques, traiter les stations de Renouée du Japon, creuser une mare, mettre en place plusieurs nichoirs et gîtes à chauves-souris et réaliser des plantations et semis au printemps. La conception du projet a été



réalisée par Egis Environnement qui mène les études environnementales de la ligne 16. La Société du Grand Paris a pris à sa charge la réalisation des travaux de restauration, et assurera la gestion et le suivi écologique du site pour une durée de trente ans, dans le cadre d'un partenariat avec la ville de Chelles. Le site sera ouvert au public courant 2020.

# 2400 m<sup>2</sup>

de terrain restaurés.

# 30

ans de suivi écologique.



### PIERRE-BENOÎT BERTHIER CONDUCTEUR DE TRAVAUX, GROUPE LOISELEUR

**Spécialisée dans les métiers du paysage, de l'aménagement de surfaces sportives et du recyclage de déchets verts, votre entreprise a été retenue, dans le cadre d'un appel d'offres lancé par la Société du Grand Paris, pour la remise en l'état en 2019 d'une zone humide à Chelles. En quoi ont consisté ces travaux de réaménagement ?**

Ce projet avait pour but de compenser les impacts de la construction à Chelles de deux ouvrages du Grand Paris Express. Le terrain de 2 400 m<sup>2</sup> qui accueille le projet, au lieu-dit « le Bois Madame », était une friche sur l'ancien lit de la Marne. La nappe phréatique y est donc affleurante, ce qui crée un milieu naturellement humide.

Il s'y entassait de nombreux dépôts sauvages (ordures ménagères, gravats, appareils électroménagers...). Complètement à l'abandon, le site était par ailleurs recouvert d'espèces végétales invasives, comme le Buddleia et la Renouée du Japon. La priorité était de les éradiquer afin d'endiguer leur propagation. Nous avons dû d'abord les répertorier et soigneusement délimiter leurs zones d'implantation. Une fois celles-ci localisées, nous avons procédé à des décaissements sur deux mètres de profondeur et évacué les déblais en centre de stockage agréé. Le but était de supprimer un maximum de racines et rhizomes, afin que les végétaux ne puissent repousser. Nous avons ensuite réalisé un débroussaillage sélectif du site afin de repartir sur un sol « nu », en conservant tout de même quelques sujets indigènes. Il a fallu enfin niveler et retravailler le sol. Nous avons creusé une mare, en partie basse du terrain où affleure la nappe phréatique. Cette mare est donc naturellement en eau, sans nécessité de l'étanchéifier. Une fois le terrain préparé, nous avons replanté des espèces indigènes et semé des prairies s'adaptant parfaitement au site. Des abris écologiques ont été fabriqués avec les végétaux du site, afin d'accueillir et d'abriter la faune sauvage.

### Aujourd'hui, où en est le projet ?

Le site a été restitué à la ville de Chelles. Il sera accessible et ouvert à tous courant 2020. Pour rendre cela possible, nous avons construit un platelage en bois surélevé accessible par un escalier en bois depuis la rue des Sources, si bien nommée. Cela permet de faire le tour de la zone humide, les pieds au sec, et de profiter de toute la biodiversité du site, tout en réduisant au maximum l'impact sur le milieu. La nature a très vite repris ses droits. Nous avons récemment constaté qu'il y avait à nouveau de nombreuses espèces sur site (insectes, canards, serpents...) et une belle palette végétale.

### Comment avez-vous collaboré avec la Société du Grand Paris pendant les travaux ?

Nous avons traité en direct avec les équipes de la Société du Grand Paris qui nous ont aidés à bien comprendre la richesse écologique du site. Nous avons ainsi été accompagnés par les écologues du groupe Egis qui ont validé les espèces invasives identifiées et donné les bonnes directives, tout en prenant en compte nos conseils techniques. Un travail collaboratif qui a permis d'allier nos compétences respectives afin d'amener ce projet à terme, dans le respect constant du site et de son écosystème. Les objectifs ont, je pense, été atteints. C'est tout de même un milieu qu'il faudra suivre régulièrement. Quoi de mieux que de restaurer un site naturel en plein cœur de ville ?

“La nature a très vite repris ses droits.”

Concernant les professionnels exerçant aux abords des chantiers, la Société du Grand Paris a mis en place un dispositif d'indemnisation pour ceux dont l'activité est impactée. Sa volonté est de maintenir l'attractivité commerciale et artisanale tout au long du projet, à partir du démarrage des travaux préparatoires. Une commission d'indemnisation amiable a ainsi été constituée, afin d'examiner les demandes d'indemnisation des professionnels riverains des travaux (commerçants, artisans, indépendants, bailleurs de locaux professionnels, professions libérales). Cette commission est dédiée à l'ensemble des lignes du Grand Paris Express, dont la ligne 14 Sud sous maîtrise d'ouvrage de la RATP. Elle est présidée par un magistrat administratif qui n'est pas rémunéré pour ses activités par la Société du Grand Paris. Ses avis sont collégiaux et rendus à la majorité des membres présents. Elle statue selon les règles en vigueur en matière de responsabilité sans faute du fait des travaux publics, telles qu'elles sont appliquées par les juridictions administratives. En 2019, 40 demandes indemnitaires ont été enregistrées et la commission a pu rendre 22 avis. La Société du Grand Paris a accordé une suite favorable à 11 demandes, soit 50 % des demandes instruites, pour un montant total de 481 378 €.

**AXE 2 : Favoriser l'économie circulaire**

La gestion des déblais du Grand Paris Express représente un véritable défi. La nature des sols rencontrés est très variable en fonction des lieux d'extraction et les cadences de terrassement requièrent des capacités d'accueil sur mesure. Un tunnelier peut, par exemple, extraire plus de 2 000 tonnes de terres par jour. De même, pour chaque gare, ce sont plusieurs centaines de tonnes qui sont excavées quotidiennement lors des phases de terrassement. Bien que le Code de l'environnement impose la gestion des terres sous statut de déchet, ces déblais ne doivent plus être considérés comme des matériaux destinés à la mise en décharge mais plutôt comme des ressources, un flux de matières destinées à être traitées et valorisées. Dans cette logique d'économie circulaire, la Société du Grand Paris s'est donné pour objectif de valoriser 70 % des terres excavées pour la construction du nouveau métro. Elle suit cet engagement grâce à une traçabilité rigoureuse du devenir de ces matériaux.

Par ailleurs, pour compléter la boucle vertueuse d'économie circulaire, l'intégration de matériaux recyclés dans les chantiers de construction franciliens est favorisée. La Société du Grand Paris participe et structure avec ses partenaires le développement de filières durables et responsables destinées à transformer les déblais en matériaux de construction.



15 projets d'aménagement qui ont été identifiés et qui sont en cours de fiabilisation. Parmi eux, le projet de reconversion de l'ancienne raffinerie Petroplus, en Seine-Maritime accessible par voie fluviale, ou l'aménagement d'une noyeraie à la Grange au Roy, en Seine-et-Marne, ont fait l'objet d'une convention avec les aménageurs concernés.

**Encourager la valorisation des déblais**

La valorisation des déblais consiste à les utiliser pour satisfaire les besoins existants de certaines filières industrielles ou de travaux publics, afin de préserver les ressources naturelles. En s'inscrivant dans un cycle vertueux d'économie circulaire, cette démarche participe aux projets de développement locaux et permet de limiter le recours aux filières d'élimination. Aujourd'hui, la valorisation des terres du Grand Paris Express se fait majoritairement dans le cadre de réaménagements de carrières de granulats et de gypse. Certaines terres sont également recyclées pour la fabrication de *clinker* par des cimenteries. À fin 2019, 45 % des 9,5 millions de tonnes de déblais excavés depuis le début des travaux ont été ainsi valorisés.

La « valorisation matière » des terres dans les filières industrielles de matériaux de construction

La Société du Grand Paris complète également sa gamme de solutions en faisant appel au recyclage des déblais pour la fabrication de matériaux de construction. Elle encourage l'ouverture de filières externes visant au développement de nouveaux matériaux (brique, céramique, carrelage, parement, béton, etc.) produits à partir des terres excavées sur ses chantiers.

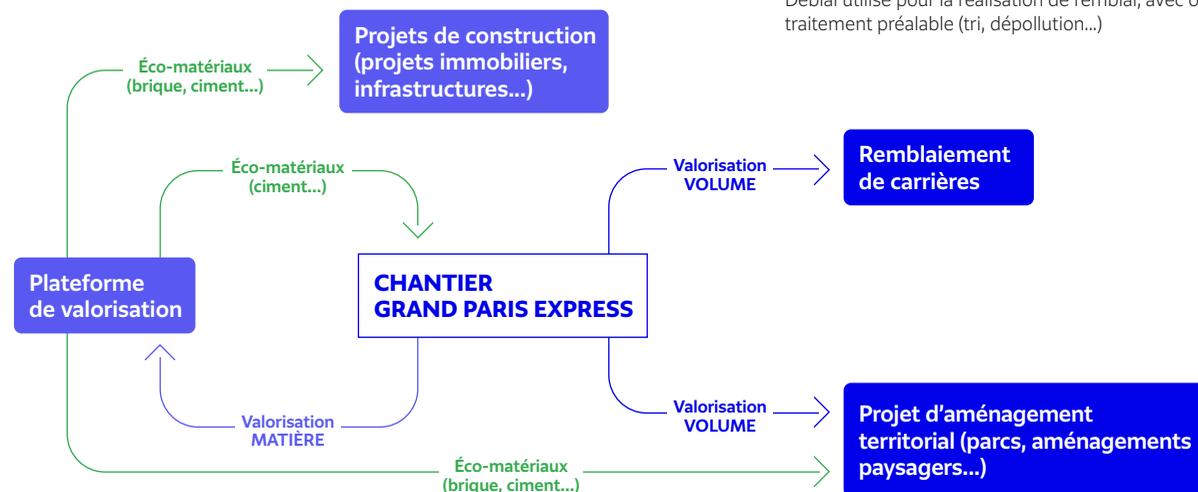
En publiant en 2019 un appel à manifestation d'intérêt (AMI) auprès des filières de valorisation de terres, elle a identifié les capacités de recyclage actuelles et à venir. En plus des plateformes recevant déjà des terres du Grand Paris Express, ce sont 35 acteurs de la filière qui ont été recensés, représentant ainsi 110 plateformes. Chacune peut utiliser les déblais en substitution de ressources issues de carrière pour des utilisations adaptées à leur nature. La démarche va se poursuivre en 2020 par une coopération technique avec ces plateformes industrielles candidates. Des études supplémentaires à celles déjà menées permettront de caractériser les terres et d'identifier les utilisations possibles en fonction de leur propriétés chimiques et mécaniques pour répondre aux besoins des filières de construction en Île-de-France.

**Expérimenter l'utilisation de matériaux recyclés dans la construction des ouvrages**

En complément des mesures prises pour le développement des filières industrielles et procédés, la Société du Grand Paris a engagé un travail pour l'intégration de clauses

**VALORISATIONS MATIÈRE ET VOLUME**

- > **Valorisation « MATIÈRE »**  
Déblai transformé et utilisé comme matériau de construction en substitution d'une ressource naturelle (brique, ciment, granulat...)
- > **Valorisation « VOLUME »**  
Déblai utilisé pour la réalisation de remblai, avec ou sans traitement préalable (tri, dépollution...)



incitatives dans les marchés de travaux et garantir la réutilisation des terres excavées en matériaux visant à répondre aux besoins d'aménagement locaux. En 2019, elle a ainsi signé un accord de partenariat avec l'établissement public territorial Plaine Commune pour la transformation des terres du Grand Paris Express en éco-matériaux utilisés dans les projets de construction et d'aménagement sur ce territoire. Un accord a également été conclu avec l'établissement public Est Ensemble. En 2020, des projets pilotes seront lancés pour rendre ces démarches opérationnelles et proposer aux aménageurs une boîte à outils destinée à atteindre cet objectif d'utilisation de matériaux recyclés dans leurs ouvrages.

### AXE 3 : Prendre en compte les enjeux climat-énergie

La Société du Grand Paris s'efforce de réduire les émissions de gaz à effet de serre conformément aux engagements climatiques pris par la France auprès de l'Union européenne ainsi que dans le cadre de l'accord de Paris. Son objectif est de contribuer à la transition énergétique de l'Île-de-France d'ici la mise en service de l'ensemble du réseau à l'horizon 2030 et au-delà. En proposant une alternative fiable et efficace à la voiture, le nouveau métro permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre dues à la consommation de carburant et grâce à la modification des mobilités. C'est aussi un levier pour transformer la ville, avec la réalisation de nouveaux projets d'aménagement moins énergivores autour des gares, et contribuer à l'émergence d'une métropole bas-carbone, soucieuse de ses ressources comme de ses habitants. Au-delà des bénéfices apportés par l'arrivée du métro, la prise en compte des enjeux « climat-énergie » se fait dès la conception de l'infrastructure pour que celle-ci consomme le moins d'énergie possible lorsqu'elle fonctionnera. Par ailleurs, la Société du Grand Paris intègre les dernières technologies disponibles pour faire face aux risques liés aux changements climatiques.

### Encourager la mise en place d'actions favorables à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Optimiser le dimensionnement des ouvrages et favoriser l'utilisation de matériaux de construction « bas-carbone »

Le dimensionnement des ouvrages a été réalisé par les bureaux d'étude d'ingénierie en recherchant à optimiser leur volume et à réduire les quantités de matériaux nécessaires à leur construction et les volumes de déblais à excaver. Sur les chantiers, l'utilisation de béton constitue la source prépondérante des émissions de GES. En effet, les quantités mises en œuvre sont très importantes, de l'ordre de plusieurs millions de

### Évaluer les émissions de gaz à effet de serre du Grand Paris Express pour identifier les leviers d'actions et réduire l'impact carbone

Un outil spécifique, CarbOptimum®, a été développé en lien avec des bureaux d'études spécialisés, pour estimer l'impact carbone des projets en cours et à venir dans le cadre du Grand Paris Express, en prenant en compte l'ensemble des postes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) générés par la réalisation du métro. L'impact carbone est obtenu en rapprochant l'empreinte carbone générée par la construction du projet et ses dépenses de fonctionnement avec les effets liés à l'exploitation qui conduisent à des réductions d'émissions de gaz à effet de serre. Ces réductions sont réalisées grâce à la transformation des mobilités et des usages, mais aussi du fait des aménagements réalisés autour des gares qui contribuent à limiter l'étalement urbain.

Le bilan des émissions de gaz à effet de serre du Grand Paris Express a été actualisé en 2019 avec l'avancement du projet et le retour d'expérience des premiers travaux. Cette évaluation a été menée conformément aux standards en vigueur. Le bilan sera positif dès la mise en service des premières lignes de métro. Entre 2030, lorsque le réseau sera mis en service dans son intégralité et 2070, le projet permettra d'éviter entre 750 000 et 1 200 000 tonnes équivalentes CO<sub>2</sub> par an. Cela représente environ une baisse de 1,5 à 3 % des émissions annuelles de la région Île-de-France. La quantification des émissions a permis d'identifier et de hiérarchiser les principaux postes d'émissions du projet et les paramètres les plus influents pour pouvoir formaliser un plan d'actions et réduire les émissions de GES. Le poste principal en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> correspond à la phase de construction.



mètres cubes, notamment pour la réalisation des tunnels et des ouvrages et les procédés de fabrication sont très énergivores. La Société du Grand Paris impose dans les cahiers des charges destinés aux entreprises de génie civil des prescriptions pour la fabrication, la fourniture et la

### Bilan carbone de quelques ciments couramment utilisés sur les chantiers :

- CEM I (Ciment Portland) : 95-100% de *clinker* et 0-5% de constituants secondaires => 881 kg de CO<sub>2</sub> éq/tonne produite;
- CEM III/A PM ES (Ciments de haut fourneau) : 35-64% de *clinker*, 36-65% de laitier de haut fourneau et 0-5% de constituants secondaires => 363 kg de CO<sub>2</sub> éq/tonne produite;
- CEM III/B (Ciments de haut fourneau) : 20-34% de *clinker*, 66-80% de laitier de haut fourneau et 0-5% de constituants secondaires => 310 kg de CO<sub>2</sub> éq/tonne produite.

formules de leur béton.

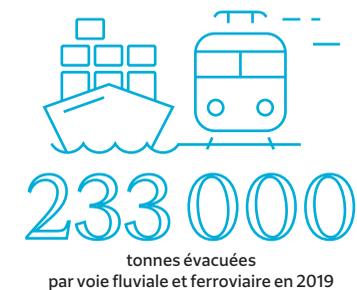
Elle est en cohérence avec l'étude menée pour le développement de formulations bétons à base de déblais pour remplacer les matériaux d'extraction nécessaires à la fabrication de ciment.

### Recourir aux transports alternatifs à la route

La création du métro Grand Paris Express va générer près de 45 millions de tonnes de déblais. Pour réduire les impacts sur l'environnement et limiter les émissions de gaz à effet de serre liés au transport de ces terres, la Société du Grand Paris s'est fixé pour objectif de faire évacuer 7 millions de tonnes de ces terres à minima, soit 15 % du volume total, par voie fluviale ou ferroviaire, principalement au départ de ses emprises travaux. Elle encourage ainsi les modes alternatifs aux transports routiers *via* notamment des clauses spécifiques qui sont intégrées aux marchés de génie civil.

En 2019, environ 233 000 tonnes de déblais, soit 4,2 %, ont été évacuées par voies ferroviaires et fluviales directement depuis les emprises chantiers. Plusieurs plateformes fluviales ont été créées pour permettre le chargement des barges depuis ces emprises de travaux : la Friche Arrighi à Vitry-sur-Seine, l'Île de Monsieur à Sèvres, et Bonneuil-sur-Marne pour la ligne 15 Sud, mais également à Aubervilliers, au niveau du puits du Canal de Saint-Denis pour la ligne 16. De nouvelles plateformes sont prévues avec la multiplication des chantiers. D'autre part, une plateforme déportée de gestion des déblais a été aménagée sur le port de Bonneuil-sur-Marne, permettant une évacuation par voie d'eau des déblais issus du creusement du tunnelier au départ de Créteil L'Échat. L'évacuation des déblais s'appuie aussi sur l'utilisation du réseau des plateformes et quais à usage partagé existants et exploités qui sont mis à disposition par autorisation ou convention d'occupation temporaire aux entreprises de travaux.

Concernant les évacuations par voie ferroviaire, une installation terminale embranchée (ITE) a également été créée sur le site de la gare Bry-Villiers-Champigny. Cette installation a permis l'évacuation d'environ 50 000 tonnes de déblais depuis ce site en 2019. L'ensemble de ces solutions a permis d'éviter au total plus de 10 000 trajets de camions et de réduire d'autant les émissions de GES. Tout ceci est rendu possible grâce à la disponibilité d'un certain nombre d'exutoires accessibles directement par voie fluviale ou ferroviaire ou après un acheminement par camion sur les derniers kilomètres. En 2019, 17 exutoires et sites intermédiaires de traitement et de tri ont reçu des matériaux par voie fluviale et un exutoire par le fer.





### Prendre en compte la performance énergétique dans la conception et la réalisation du projet

La phase d'exploitation représente le second poste d'émissions de CO<sub>2</sub> du projet. L'électricité est la première source d'énergie pour la circulation des trains et l'alimentation du réseau et des ouvrages. Bien qu'elle représente en général des émissions de GES

relativement faibles en France en raison du mix énergétique, les besoins d'électricité nécessaires à la circulation des métros à une vitesse et une fréquence très élevées seront importantes. L'éclairage des rames et des gares, le fonctionnement des escalators et des ascenseurs sont également très énergivores. Selon les estimations, l'infrastructure nécessitera une consommation annuelle d'environ 600 Gwh/an, c'est-à-dire une consommation équivalente à celle d'une ville de la taille de Rennes. C'est pourquoi, il est impératif de réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par l'exploitation et la maintenance du réseau ainsi que par le matériel roulant. La sobriété énergétique est l'un des enjeux essentiels du Grand Paris Express.

#### Conception du système de transport

La Société du Grand Paris a fait le choix d'un système de transport qui s'appuie sur les technologies les plus avancées pour limiter les consommations énergétiques.

##### – Améliorer le rendement de la chaîne de traction

Le cahier des charges du matériel roulant vise à atteindre les meilleures performances en matière de rendement de la chaîne de traction : l'enjeu est important car 20 à 25 % de l'énergie injectée dans la caténaire est de l'énergie dissipée.

##### – Le freinage électrique

Le freinage de service des métros sera 100 % électrique. Les trains deviennent producteurs d'énergie en réinjectant l'énergie de freinage vers la caténaire. L'énergie récupérée, par rapport à un freinage mécanique, est ainsi évaluée à une hauteur de 30 %. Le freinage électrique limite également la production et la diffusion de particules dans l'air.

##### – La marche sur l'erre

Elle désigne le fait de rouler traction coupée à l'approche d'un point d'arrêt ou d'une zone à vitesse réduite. Elle est de fait moins énergivore que la marche tendue en raison d'une quantité d'énergie cinétique mise en jeu moins importante (20 % de moins qu'avec la marche tendue).

##### – L'optimisation de la circulation des trains

Le pilotage du métro sera automatique, ce qui garantit une conduite optimale donc moins énergivore. Les trains sont en effet consommateurs d'énergie lors de la phase d'accélération. Mais, ils deviennent producteurs d'énergie pendant la phase de freinage. En faisant correspondre ces deux phases – accélération et freinage – on favorise les échanges énergétiques naturels entre les trains en circulation et on évite les pertes de diffusion d'énergie. La synchronisation de ces deux phases est en général établie au départ des trains depuis les terminus. Pendant leur parcours, certains trains prennent parfois du retard et ce décalage ne permet plus de respecter un optimum énergétique. Le côté innovant du Grand Paris Express réside dans le fait que la circulation des trains sera pilotée en temps réel tout au long du parcours, permettant ainsi de s'adapter aux aléas d'exploitation.

##### – Un éclairage à haut rendement énergétique

Sur le plan de l'éclairage, des luminaires performants à haut rendement (de type LED) seront utilisés dans les rames.

#### Conception des ouvrages

La Société du Grand Paris a sensibilisé les architectes sur la sobriété de l'architecture attendue dans les futures gares via l'élaboration de la charte d'architecture des gares du Grand Paris Express par Jacques Ferrier. Au fur et à mesure de l'avancée du projet, cette charte et le cahier des charges d'architecture, documents programmatiques pour la conception des gares, ont permis de réaffirmer cette ambition avec l'élaboration de prescriptions techniques et environnementales sur l'économie de matériaux, l'économie d'énergie... L'objectif est de responsabiliser les concepteurs sur le travail de coordination multidisciplinaire qu'ils doivent entreprendre pour rationaliser leurs projets dans tous les domaines (génie civil, matériaux, équipements) afin de diminuer au maximum

les multiples impacts économiques et environnementaux liés à la réalisation (techniques constructives, matériaux disponibles sur le marché...), ainsi qu'à l'exploitation et la maintenance de ces ouvrages (durée de vie, confort pour les usagers...). Les principes posés pour les gares sont conformes aux exigences des référentiels HQE, BREAM ou LEED.

L'ensemble des centres d'exploitation font l'objet d'une démarche de certification HQE© à niveau très bon, excellent ou exceptionnel. Ceux situés à Champigny-sur-Marne et à Palaiseau ont reçu une certification HQE bâtiment tertiaire.



### Anticiper les risques liés aux changements climatiques

Les études réalisées sur le changement climatique dans le cadre du plan climat régional d'Île-de-France mettent notamment en avant l'augmentation

des températures en été et en hiver ainsi que l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des précipitations au printemps. Ces évolutions climatiques peuvent provoquer des événements extrêmes tels que des vagues de chaleur, des inondations, des périodes de sécheresse accompagnées de périodes de pluie qui entraînent des phénomènes de ruissellement, ou encore des mouvements de terrain. Il est donc indispensable d'accroître la résilience du territoire (sa capacité à s'adapter aux aléas qui le menacent), face à ces effets pour protéger la population et les infrastructures. L'Adème indique que la réduction de ces risques passe par deux actions clefs : atténuer le changement climatique et s'y adapter. Dans le cadre de la réalisation du Grand Paris Express, il s'agit principalement de prendre en compte les risques liés aux précipitations plus fortes attendues (inondation, ruissellement), à la sécheresse (retrait et gonflement d'argile) ainsi qu'aux évolutions des températures pour les parties aériennes du réseau.

#### Risque lié à l'eau

En raison de la proximité du Grand Paris Express avec la Seine et la Marne, la Société du Grand Paris a identifié les zones inondables dans les plans de

prévention des risques inondation (PPRI) en vigueur sur les territoires traversés et en a évalué les risques pour le projet.

Elle a également établi une stratégie de maîtrise de ce risque d'inondation, qu'elle a intégré dans la conception des ouvrages. Cette stratégie vise en premier lieu à s'assurer de la bonne prise en compte de l'ensemble des obligations réglementaires. Il s'agit notamment de la mise en œuvre au niveau de chaque ouvrage concerné de mesures de compensation pour conserver l'équilibre des zones d'expansion des crues.

Sur certains points concernant la protection de l'infrastructure, la stratégie définit des objectifs plus volontaires que ceux de la réglementation afin de contribuer à la résilience du futur réseau. Il est prévu ainsi :

- une conception d'ouvrages résistant à des crues supérieures à celle de référence de 1910 ;
- un recours à des dispositifs de protection amovibles performants pour une mise en place rapide en cas de prévision de crue en phase d'exploitation ;
- une réalisation des travaux prenant en compte les risques de crue avec la définition de niveau de crue en phase chantier et la planification des scénarios de gestion adéquate.

En outre, il est attendu de chaque entreprise de travaux qu'elle établisse une procédure d'alerte et de gestion de crue qui repose notamment sur le suivi des niveaux de crue sur le site Vigicrues, l'évacuation des déblais, des matériels et engins selon les différents niveaux d'alerte, la mise en place de dispositifs de protection autour des zones de travaux sensibles et la fermeture rapide des sites si nécessaire. Les niveaux de crue en 2019 n'ont pas conduit à des fermetures de chantier, mais des niveaux de vigilance jaune ont entraîné la mise en œuvre des dispositifs de surveillance et de sécurisation.

S'agissant de la gestion des eaux pluviales, des dispositifs sont développés au niveau de chaque chantier afin d'en assurer la récupération, le stockage et le rejet avec des débits adaptés. Ces mesures concourent à réduire les phénomènes d'engorgement des réseaux, ou de ruissellement urbain.

Risques liés à la sécheresse

Les risques de retrait et gonflement des argiles de surface causés par des périodes de fortes sécheresses pourraient être plus fréquents et entraîner des tassements ou des phénomènes de gonflement affectant les bâtiments à fondations superficielles. Ces aléas ont été étudiés dans le cadre des évaluations environnementales. Les ouvrages d'envergure du Grand Paris Express ne présentent pas de sensibilité à ce risque.

Risques liés aux évolutions de température

Les infrastructures et le matériel roulant sont conçus et choisis pour garantir le maintien de l'exploitation du réseau en conditions climatiques difficiles, par exemple lors d'épisodes neigeux ou de fortes températures. Chaque gare est intégrée au mieux dans son environnement pour réduire les effets négatifs du phénomène d'îlots de chaleur en zone urbaine dense. La conception de ces ouvrages intègre également « le confort thermique » pour maintenir une température convenable pour les usagers même en cas de très forte chaleur ou de périodes de froid.

**AXE 4 : Prendre en compte les enjeux environnementaux dans le fonctionnement de l'entreprise**

L'engagement de la Société du Grand Paris pour maîtriser et réduire les risques environnementaux liés à la réalisation du Grand Paris Express s'applique également dans le cadre de ses activités. Elle a ainsi engagé plusieurs actions au niveau même du fonctionnement de son organisation pour réduire son empreinte écologique et inciter ses collaborateurs à des comportements éco-responsables dans l'exercice de leur mission.

**Maîtriser et réduire l'empreinte environnementale de l'exploitation du site et développer des bonnes pratiques**

L'année 2019 a été marquée par la préparation du déménagement des équipes pour répondre à la croissance des effectifs et rassembler sur un site unique l'ensemble des expertises nécessaires à la construction du métro. Ce projet répond à une volonté d'offrir aux collaborateurs un cadre de vie professionnel de qualité participant à leur confort et à leur bien-être (lire page 57 - *Orientation 1 Conduire le projet de manière humaine et éthique*). Il permet aussi d'optimiser la performance énergétique et environnementale liée au fonctionnement de la Société du Grand Paris puisque le choix s'est porté sur un bâtiment neuf certifié haute qualité environnementale (HQE) et qualifié d'excellent pour l'éco-construction, l'éco-gestion et le confort. Il est certifié Building Research Establishment Environmental Assessment Method (BREEAM IN-USE Very Good) et sa performance énergétique est labellisée Effinergie+ (RT 2012 -40 %).



**LES ÉTAPES DE LA DÉMARCHE RSE DANS LE CADRE DE L'EMMÉNAGEMENT DANS LES NOUVEAUX LOCAUX**



La Société du Grand Paris souhaite aller plus loin et impliquer l'ensemble des acteurs, propriétaires, exploitants du site et collaborateurs, en obtenant les labels OsmoZ et HQE exploitation. Par le biais de ces certifications et labels, des suivis et des audits seront réalisés pour évaluer la performance sur ces critères.

Le projet de déménagement a été l'occasion de porter une attention particulière à la gestion et au recyclage des déchets. En raison de son activité, les déchets produits par ses collaborateurs sont peu variés. Pour garantir la réduction des déchets et leur tri, la Société du Grand Paris a prévu la mise à disposition de points poubelles mutualisées, en lieu et place des poubelles individuelles, avec un centre de tri situé dans le bâtiment. Le parc d'imprimantes a également été optimisé pour réduire le nombre et le volume de consommables. Elle a par ailleurs poursuivi sa politique de dématérialisation, enclenchée par l'archivage électronique, avec le lancement d'une « démarche digitale » permettant de simplifier et dématérialiser les usages.

Pour limiter les émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements domicile-travail de ses collaborateurs dans l'exercice de leurs activités, la Société du Grand Paris les incite à utiliser les transports en commun ou alternatifs comme le vélo. À ce titre, elle rembourse les abonnements aux transports en commun à hauteur de 90 % et les indemnités kilométriques. Pour les trajets qui ne peuvent être effectués autrement qu'avec l'utilisation de la voiture, elle met à disposition des véhicules hybrides. Ce dispositif sera renforcé dans le cadre du changement de locaux avec le remplacement complet de la flotte de véhicules et la possibilité pour les collaborateurs de bénéficier de places de parking pour leur voiture électrique. Une autre mesure concerne la réduction des déplacements professionnels grâce aux systèmes de visioconférence installés dans les salles de réunions et sur les systèmes informatiques personnels comme l'outil de conférence call de Skype Entreprise.

Le succès des moyens mis à disposition repose également sur la sensibilisation des collaborateurs à des comportements et pratiques plus responsables.

Deux grands dispositifs ont été mis en place en 2019: – une démarche régulière collaborative et de consultations avec les collaborateurs dans le cadre du déménagement pour recueillir les attentes, les intégrer à toutes les étapes du projet et définir ensemble les conditions de travail, les usages et services disponibles dans les nouveaux locaux. Une conférence sur les gestes éco-responsables à adopter pour améliorer le bien-être de chacun et réduire des impacts environnementaux avec les moyens mis en place a notamment été réalisée ; – un renforcement de l'accompagnement des collaborateurs sur les bonnes pratiques au travers de la diffusion de divers supports (livret d'accueil, affiches de sensibilisation pour la réduction et la gestion des impressions) et l'incitation à des gestes éco-responsables via la distribution de tasses et de gourdes évitant l'utilisation de gobelets en plastique.

**Intégrer des critères environnementaux et sociaux dans le choix des prestataires internes et s'assurer de leur mise en œuvre**



Des attentes sur les volets environnementaux et sociaux ont également été formulées lors de la passation des marchés avec les entreprises intervenant au siège de la Société du Grand Paris. Les cahiers des charges des marchés de prestations de services (restauration, entretien...) intègrent des engagements portant notamment sur : – la revalorisation des déchets (guide de tri et actions de communications et de sensibilisation) et valorisation des biodéchets ; – l'atteinte des objectifs « zéro papier » et « zéro plastique » ; – une logistique d'approvisionnement responsable.

Ces volets sociaux et environnement représentent une pondération de 5 % chacun dans le jugement des offres. Des suivis et des bilans seront régulièrement communiqués pour veiller au respect de ces engagements et offrir une visibilité aux collaborateurs sur les actions menées.

# ORIENTATION 3 Participer à la création de la ville de demain

L'ARRIVÉE DU NOUVEAU MÉTRO VA TRANSFORMER ET FACILITER LA VIE DE MILLIONS DE FRANCILIENS EN LEUR PROPOSANT UNE ALTERNATIVE À LA VOITURE ET EN RÉDUISANT LEURS TEMPS DE TRAJET. LES NOUVELLES GARES IRRIGUERONT LES TERRITOIRES DESSERVIS, RAPPROCHANT AINSI LES HABITANTS DE L'EMPLOI, DES SERVICES ET DES LOISIRS. POUR CRÉER LES CONDITIONS DE CES NOUVELLES OPPORTUNITÉS, LES MODES DE DÉPLACEMENT ET LES USAGES DE DEMAIN SONT PENSÉS DÈS AUJOURD'HUI.

LES CHOIX TECHNIQUES SONT ÉGALEMENT ENGAGÉS AU PLUS TÔT POUR QUE LE MÉTRO PUISSE SERVIR LES BESOINS DES FUTURES GÉNÉRATIONS, ET CE PENDANT DE TRÈS LONGUES ANNÉES. BIEN PLUS QU'UN RÉSEAU DE TRANSPORT, IL EST AUSSI UN ACTE D'AMÉNAGEMENT DE LA MÉTROPOLE QUI PERMET DE RÉINVENTER LA VILLE, LA RENDRE PLUS MIXTE, ÉCOLOGIQUE ET ACCESSIBLE.

Espace public autour de la future gare Saint-Denis Pleyel.



## AXE 1 : Contribuer à la transformation de la mobilité



La construction des 68 gares est l'occasion de penser de nouvelles cohérences entre tous les modes de déplacements en Île-de-France. 80% de ces gares seront connectées au réseau existant. Avec l'arrivée du Grand Paris Express, 95% des Franciliens habiteront à moins de 2 kilomètres d'une gare. Ils pourront ainsi laisser leur voiture et rejoindre le métro à pied, en bus, à vélo ou encore par d'autres modes actifs urbains. Pour anticiper les mobilités et les usages de demain et favoriser l'intermodalité aux abords des gares, la Société du Grand Paris travaille conjointement avec ses partenaires, les collectivités et Île-de-France Mobilités.



## Favoriser le développement de l'intermodalité autour des gares pour encourager le recours aux modes alternatifs à la route

Dans un monde en perpétuelle évolution, il n'est pas aisé de prédire ce que seront les mobilités et les usages à horizon 2030, et au-delà. Toutefois, le travail de programmation des espaces publics et des équipements intermodaux doit être engagé en amont de la phase de conception du projet pour qu'ils soient adaptés aux besoins de l'ensemble des

usagers, tous modes confondus. Pour mener à bien cet objectif, la Société du Grand Paris a initié dès 2015, en lien avec Île-de-France Mobilités, des études avec l'ensemble des partenaires, en particulier les territoires. L'objectif est de définir le programme des aménagements et des équipements intermodaux à réaliser aux abords des gares à la mise en service des lignes de métro. Les deux entreprises interviennent conformément à leur périmètre de compétences : Île-de-France Mobilités sur l'intermodalité et la mobilité, et la Société du Grand Paris sur la définition des espaces publics. Ces études sont conduites par les collectivités locales ou les établissements publics d'aménagement. Elles sont financées par la Société du Grand Paris à hauteur d'un peu plus de 6 millions d'euros. Depuis le début de cette démarche, 63 études de pôle ont été lancées. Celle de La Courneuve Six-Routes est la première à avoir été approuvée, en mai 2019 (lire pages 88-89).

Afin de guider ce travail de programmation et de conception, la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités ont publié, le 28 novembre 2019, l'ouvrage *Places du Grand Paris, principes de conception des espaces publics du Grand Paris Express*. Cet ouvrage est l'aboutissement d'un travail réalisé dans le cadre de l'Atelier des places du Grand Paris.

Une démarche initiée en 2017 dont l'objectif est de définir une vision globale et de garantir une cohérence dans l'aménagement des abords des gares. Ce travail a été confié à un groupement pluridisciplinaire piloté par l'agence d'architecture et d'urbanisme TVK.

L'ouvrage a ainsi pour vocation de développer une culture commune pour la conception des espaces publics du Grand Paris Express. Il est le fruit d'une réflexion partagée avec les territoires, les partenaires institutionnels et en continuité avec les démarches locales en cours. Il permettra de guider l'ensemble des maîtres d'ouvrage en charge de la conception des futurs quartiers de gare. Cela au travers de 40 principes d'aménagements opérationnels mais aussi d'une feuille de route qui les orienteront dans les différentes phases du projet (choix du concepteur, travaux, mise en service, gestion).

Trois grandes ambitions structurent ce référentiel :

- la continuité : les places seront dans le prolongement de l'existant et feront le lien entre la ville et l'infrastructure de transports ;
- la disponibilité : pour des espaces publics accessibles à tous, faisant cohabiter les usages et les fonctions ;
- l'évolutivité : permettant d'adapter les espaces publics au temps long de la ville et aux changements.

Parmi les 40 principes, plus de la moitié visent des objectifs écologiques et d'insertion paysagère : choix des matériaux, confort thermique, gestion et valorisation des eaux pluviales... (lire pages 74-75 - Orientation 2. Concevoir et construire en préservant l'environnement).

C'est à partir des projets proposés par les aménageurs autour des gares, et sur la base des éléments définis dans les études de pôles, que la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités jugeront du respect des ambitions portées et octroieront les subventions pour leur réalisation.

## AXE 2 : Faire des quartiers de gare des quartiers de ville



Le réseau du Grand Paris Express s'impose comme le point d'appui de nombreux projets urbains franciliens. Avec un potentiel d'aménagement de 140 km<sup>2</sup>, soit une fois et demie la superficie de Paris intramuros, les futurs quartiers de gare ne seront pas seulement des lieux de passage, mais aussi des lieux de vie et d'emplois locaux. Ils participent à la transformation de la ville permettant ainsi d'optimiser les usages autour des gares. La Société du Grand Paris est un acteur de cette dynamique de construction, en lien avec les collectivités et les aménageurs. Les nouvelles gares seront les portes d'entrée de la métropole. Elles reflèteront chacune l'identité des territoires dans lesquels elles s'inséreront tout en garantissant le même niveau de confort et de services pour les voyageurs et les habitants de ces nouveaux quartiers.

### Contribuer à la transformation et la mixité des villes

Le Grand Paris Express crée les conditions d'un accroissement significatif de l'offre de logements en Île-de-France. La dynamique démographique est déjà enclenchée dans les futurs quartiers de gare où la population a augmenté de 3% entre 2010 et 2015, contre 1% dans la métropole du Grand Paris. Une analyse prospective à l'horizon 2040 montre que la réalisation du métro, associée à une politique volontariste de densification urbaine, permettra de déclencher la construction de 10 000 à 15 000 logements par an dans un rayon de 800 mètres autour des futures gares. Ce volume représente 14% à 21% des 70 000 logements qui seront bâtis chaque année pour répondre à la demande régionale actuelle\*.



9 projets immobiliers portés par la Société du Grand Paris attribués à des opérateurs immobiliers

\*Source Apur, 2019. Mutations dans les quartiers de gare du Grand Paris Express.

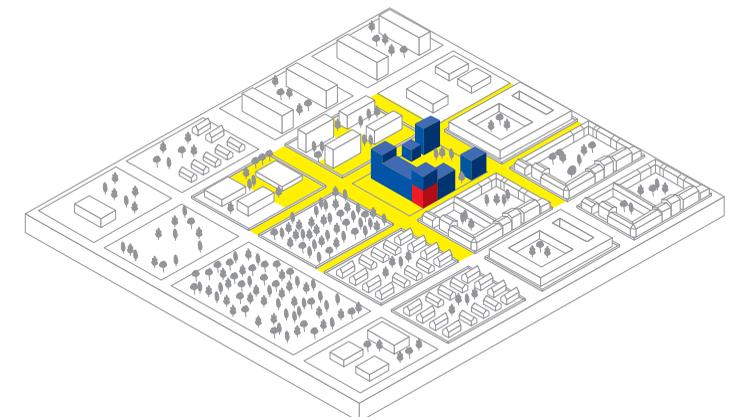
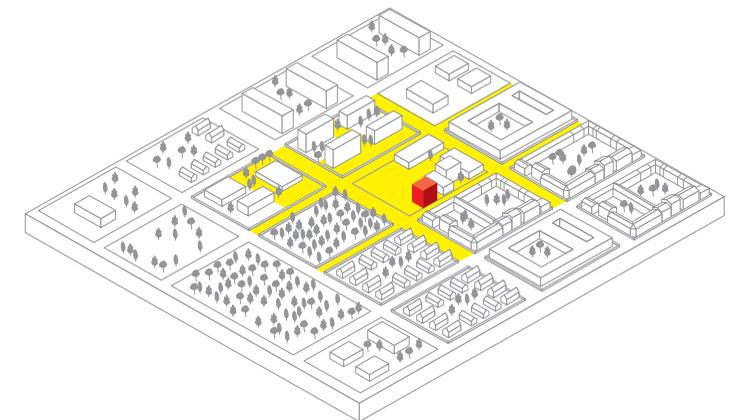
## CONSTRUIRE LA VILLE AUTOUR DU GRAND PARIS EXPRESS

À plusieurs échelles, la Société du Grand Paris participe à l'aménagement des quartiers de gare, dans une logique durable fortement axée sur la mobilité de proximité.

1 – La gare du Grand Paris Express s'insère dans son environnement urbain avec un bâtiment repère. Autour, les espaces publics sont réaménagés pour s'adapter aux usages de la ville de demain : c'est la place du Grand Paris.

2 – Sur le foncier qu'elle a acquis pour la réalisation du nouveau métro, la Société du Grand Paris co-développe un projet immobilier avec un investisseur ou un promoteur.

3 – Au-delà du foncier de la Société du Grand Paris, le Grand Paris Express génère pour le quartier de gare un potentiel de développement urbain conduit par les collectivités locales.



- Place du Grand Paris
- Bâtiment gare
- Projet immobilier codéveloppé par la Société du Grand Paris
- Projet urbain partenaire à l'échelle du quartier

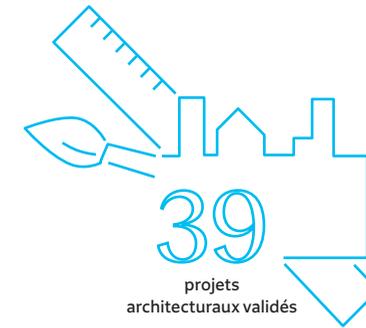
Au-delà des opportunités offertes par l'arrivée du nouveau métro, la Société du Grand Paris contribue au développement de projets d'aménagements autour des gares. Pour ce faire, elle mobilise son patrimoine foncier acquis pour les besoins de la construction du Grand Paris Express. Cette démarche s'appuie sur les projets urbains des territoires avec au total le développement potentiel de 1,5 million de mètres carrés de projets urbains et immobiliers sur plus de 750 000 m<sup>2</sup> de foncier répartis sur 125 sites (autour des gares ou des ouvrages de service). La programmation est en cours de définition. L'objectif est de dégager 500 millions d'euros de recettes au terme du programme, après 2030. En concertation avec les collectivités

concernées, la Société du Grand Paris porte déjà neuf projets immobiliers attribués à des opérateurs immobiliers. Ils représentent plus de 2 150 logements (soit 115 000 m<sup>2</sup>) et 30 000 m<sup>2</sup> d'activités et de commerces. Elle prévoit de lancer une dizaine de consultations dont les projets Pont de Rungis et Arcueil – Cachan. Des projets seront également réalisés dans le cadre des marchés de conception-réalisation qui seront attribués pour les lignes 15 Est et 15 Ouest.

Les quartiers de gare seront fortement marqués par leur mixité, la Société du Grand Paris y veillera en produisant autant de logements que possible pour contribuer à l'effort régional. Elle veillera aussi à réaliser les locaux d'activités et de commerces ainsi que des résidences hôtelières dès lors que la faisabilité économique de ces équipements sera avérée. L'objectif est de créer des quartiers vivants, agréables à vivre, utiles à tous et intégrés dans leur environnement. Cette mixité devra faire le lien entre les usages des futurs transports et les usages de la ville. Cela se traduira par la création de continuités programmatiques entre la gare et son quartier : commerces de proximité, aménagements urbains de qualité invitant à un usage doux et sécurisé, services de proximité utiles aux habitants, etc. La programmation des futurs quartiers de gare sera travaillée en concertation avec les aménageurs locaux et les promoteurs pour permettre une passerelle des usages entre les projets d'aménagement.

#### Construire les gares comme éléments emblématiques du patrimoine de demain

L'ambition de la Société du Grand Paris est de donner naissance à un patrimoine culturel métropolitain qui incarne l'appartenance de tous au Grand Paris, en portant une attention particulière aux usages. La qualité et l'exigence architecturale des projets de gare visent ainsi à garantir l'insertion urbaine, le confort et la pérennité de ces nouveaux lieux de mobilité pour tous les voyageurs. Chaque gare donnera ainsi lieu à un projet architectural singulier, qui reflète l'identité des territoires desservis et s'adapte aux particularités de chaque site. La concrétisation de ces projets est le fruit d'échanges avec les collectivités, les maîtres d'œuvre techniques et



les cabinets d'architecture dans le cadre des instances régulières. Trente-neuf projets architecturaux ont été à ce jour validés. Plus d'une trentaine d'agences d'architecture œuvrent aujourd'hui à la conception des gares.

Si toutes les gares ont une identité qui leur est propre, la Société du Grand Paris s'est engagée à ce que chaque projet réponde aux mêmes exigences de qualité architecturale et partage une ambition commune pour le confort des voyageurs et la durabilité des gares : choix de matériaux robustes, variation de lumière et qualité acoustique notamment. L'ensemble de ces principes ont été définis dans la charte d'architecture des gares du Grand Paris, réalisée par les architectes Jacques Ferrier et Pauline Marchetti, en 2013.

Fin 2019, une nouvelle version de ce document de référence a été réalisée afin de confirmer les fondamentaux et les ambitions architecturales de la Société du Grand Paris. Celle-ci met notamment l'accent sur les enjeux de durabilité et d'optimisation de l'architecture (sobriété, harmonisation de certains éléments de second œuvre, optimisation des volumes, économie de matière) en réaffirmant des exigences fortes en matière de conception environnementale (récupération des eaux pluviales, économies d'énergie, optimisation de la matière utilisée pour la construction de la gare). Pour concevoir le mobilier des gares et l'information voyageur, la Société du Grand Paris s'est entourée d'une équipe pluridisciplinaire. Elle a notamment fait appel à deux personnalités reconnues dans le domaine du design et du graphisme : Patrick Jouin pour le mobilier, et Ruedi Baur pour la signalétique. À terme, mobiliers, signalétique, équipements, sol et matériel roulant fabriqueront ensemble l'identité

du Grand Paris Express, sous forme d'un fil rouge qui liera les 68 gares.

Des expérimentations et des tests pour finaliser le design des équipements et des mobiliers des gares sont réalisés afin d'appréhender leur ergonomie, ainsi que la bonne compréhension de leur usage. Les premiers ont eu lieu en 2019 à la Fabrique du métro en présence de personnels de nettoyage, d'agents d'accueil, de voyageurs valides et à mobilité réduite. Guichet de vente, quai de métro, ascenseur, mobilier d'assise, réceptacle à déchets, boîtier d'extincteur, bornes d'appel : les maquettes à l'échelle 1 de ces produits ont été confrontées aux futurs usagers.

Ce travail collaboratif alimente les réflexions menées entre la Société du Grand Paris, chargée de la construction de l'infrastructure et des gares, et Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports et garante de la qualité de service des nouvelles lignes. Ces tests se poursuivront en 2020, en lien notamment avec des laboratoires de recherche universitaires, spécialisés dans les sciences cognitives pour analyser l'efficacité de l'information et l'orientation des voyageurs. L'objectif est d'établir des prescriptions pour optimiser le design graphique et la signalétique.



Architecture extérieure et intérieure de la future gare Clichy-Montfermeil réalisée par les agences Miralles-Tagliabue et Bordas+Peiro.



Tests utilisateurs sur les produits et les équipements des gares du Grand Paris avec des personnes à mobilité réduite.



Gare la Courneuve Six-Routes.  
ARTISTE Duy Anh Nhan Duc  
ARCHITECTES Pascale Dalix,  
Frédéric Chartier.

Pour chacune des gares, la Société du Grand Paris a fait appel à un artiste pour concevoir une œuvre d'art pérenne dans le cadre d'un processus d'implication originale. L'intervention artistique est le fruit de la rencontre entre l'architecte et l'artiste qui œuvrent en « tandem ». Cette étroite collaboration se concrétise tout au long des différentes études de conception de la gare assurant la création d'œuvres véritablement intégrées. Ces réalisations doivent permettre de contribuer à la qualité des espaces gares et de l'expérience voyageurs à long terme. Depuis le lancement du programme en 2018, plus d'une trentaine d'artistes sont au travail sur les gares du réseau, représentants de la scène internationale (Japon, Italie, USA, Argentine, Espagne, Pays-Bas, Chili, etc.) ou de la jeune création française (moins de 35 ans).

À terme c'est une collection de 70 œuvres d'art contemporain qui devrait voir le jour sur l'ensemble du réseau du Grand Paris Express. D'un montant prévisionnel d'environ 30 millions d'euros, le financement de la réalisation de ces commandes artistiques est assuré par des mécènes avec le soutien du Fonds de dotation du Grand Paris Express.



Gare Saint-Maur - Créteil.  
ARTISTE Susanna Fritscher  
ARCHITECTE Cyril Trétout.

### AXE 3 : Concevoir et réaliser une infrastructure maintenable et moderne sur le long terme

Le premier objectif de la Société du Grand Paris est d'assurer la livraison du Grand Paris Express, et de tout mettre en œuvre pour respecter les délais et les coûts, sans transiger sur les niveaux de performance et la qualité de service ni sur la sécurité. Sur la base de la conception du système de transport produite par la Société du Grand Paris, les conditions d'exploitation et de maintenance du futur réseau sont déterminées en concertation avec les partenaires : Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports, et RATP Infrastructures, le futur gestionnaire de l'infrastructure. L'intervention de l'ensemble de ces acteurs, auxquels s'ajoutent les opérateurs de transport qui seront désignés, exige dès aujourd'hui une organisation fluide et rigoureuse.

### Garantir la maintenabilité, l'exploitabilité et la durabilité du réseau

Dans le cadre de ses missions de maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris met à disposition d'Île-de-France Mobilités, de RATP Infrastructures et des futurs opérateurs de transports, l'infrastructure qu'elle réalise afin qu'ils l'exploitent et la maintiennent. Elle en reste propriétaire. Les quatre entités ont des périmètres de responsabilité qui leur sont propres et qui sont définis par les textes de loi. Cette organisation nécessite de nombreuses interactions et une coordination renforcée. Celle-ci est, en effet, indispensable pour garantir au moment de la mise en service du réseau, et bien au-delà, sa maintenabilité, son exploitabilité et sa durabilité.



### EXPLOITATION ET MAINTENANCE DU GRAND PARIS EXPRESS : RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES DIFFÉRENTS ACTEURS

#### Île-de-France Mobilités

Autorité organisatrice des transports

— Définit les conditions d'exécution et les objectifs de performance du service de transport, à destination des opérateurs de transport et du gestionnaire d'infrastructures.

— Est responsable (et financeur) de la maintenance et du renouvellement des biens ne relevant pas du périmètre du gestionnaire d'infrastructures (la responsabilité opérationnelle de la maintenance sera confiée aux OT).

— Est propriétaire du matériel roulant après transfert par la Société du Grand Paris (la responsabilité opérationnelle de la maintenance sera confiée aux OT).

— Désigne les opérateurs de transport.

— Contractualise avec les opérateurs de transport et le gestionnaire d'infrastructures.

— Finance les missions des opérateurs de transport et du gestionnaire d'infrastructures.

#### RATP Infrastructures (GI)

Gestionnaire d'infrastructures

— Est responsable de la maintenance et du renouvellement d'une partie des biens constitutifs du Grand Paris Express (arrêté ministériel du 08/02/2019).

— Contractualise avec Île-de-France Mobilités les conditions d'exécution, objectifs de performance et modalités de rémunération de ses missions.

— Établit avec les opérateurs de transport les protocoles opérationnels régissant les interfaces GI/OT.

#### Société du Grand Paris

Maître d'ouvrage et propriétaire du Grand Paris Express

— Conçoit et élabore le schéma d'ensemble du Grand Paris Express.

— Réalise et finance les projets constitutifs du Grand Paris Express.

— Achète le matériel roulant, transféré en propriété à Île-de-France Mobilités.

— Est propriétaire des infrastructures qu'elle réalise, jusqu'à sa dissolution.

#### Opérateurs de Transport (OT)

Exploitants

— Assurent l'exploitation des lignes pour lesquelles ils sont désignés opérateurs par Île-de-France Mobilités, conformément aux conditions d'exécution et objectifs de performance contractualisés.

— Assurent la maintenance du matériel roulant ainsi que des biens ne relevant pas du périmètre du GI (missions incluses dans le même contrat que l'exploitation des lignes).

— Établissent avec RATP Infrastructures les protocoles opérationnels régissant les interfaces GI/OT.

Dès les origines du projet, la Société du Grand Paris a fait le choix de recueillir les expressions de besoins des représentants des futurs exploitants et mainteneurs et, plus généralement, d'associer Île-de-France Mobilités et RATP Infrastructures à la conception du Grand Paris Express. Cette association s'est notamment traduite par l'élaboration du programme d'exigences de maintenance (PEM), qui constitue désormais le référentiel commun pour l'encadrement des conditions de maintenance du réseau. En 2019, en perspective du lancement par Île-de-France Mobilités des premières consultations visant à désigner les exploitants des différentes lignes du réseau, une feuille de route des conventions à conclure a été formalisée. Elle permet de préparer et d'accompagner le transfert de gestion qui s'opérera de la Société du Grand Paris vers Île-de-France Mobilités et RATP Infrastructures à l'issue de la réalisation des lignes. Ce document identifie une dizaine de conventions, contrats et protocoles entre les parties prenantes. Ils concernent notamment les rôles et responsabilités de chaque acteur en amont et en aval du transfert de gestion, la maintenance des infrastructures et des systèmes ou encore l'association de la Société du Grand Paris aux consultations pour la désignation des opérateurs de transport.

Afin de renforcer la coordination avec ses partenaires Île-de-France Mobilités et RATP Infrastructures, la Société du Grand Paris a proposé la création d'un plateau projet commun, qui regroupe aujourd'hui 40 activités différentes réunissant une trentaine de collaborateurs issus des trois structures. Cette démarche a été formellement lancée en novembre 2019 et les équipes bénéficient désormais d'un espace de travail dédié dans les nouveaux locaux de la Société du Grand Paris. Ce plateau projet tripartite travaille sur tous les sujets nécessitant une forte anticipation collective à travers la définition du schéma organisationnel qui régira à terme les relations entre les différents acteurs ; la préparation de l'exploitation et de la maintenance du réseau ; et enfin la prise en compte des enjeux d'exploitabilité et de maintenabilité dès la programmation pour les lignes 15 Ouest et 15 Est en conception-réalisation. Ces travaux sont pilotés de près par un comité de suivi qui est organisé toutes les deux semaines en présence des responsables opérationnels.

### **Capitaliser sur le numérique pour améliorer l'expérience voyageur et favoriser le développement territorial**

La Société du Grand Paris veut faire du Grand Paris Express un réseau digital qui répondra à l'évolution des besoins des voyageurs, soutiendra le développement urbain, économique et social de l'Île-de-France et participera à sa transition écologique. Elle a axé sa stratégie numérique autour de quatre actions principales :

- créer dès la conception un réseau de transport de données miroir du réseau de transport de personnes ;
- déployer des infrastructures de communications mobiles permettant aux voyageurs et exploitants (métro, gares) de disposer d'une connectivité Internet dès l'ouverture des lignes ;
- valoriser les espaces libres créés dans le cadre des travaux du futur métro tout en dégagant des capacités d'hébergement technique en Île-de-France ;
- permettre l'exploitation des données échangées et générées au sein du Grand Paris Express (équipements, voyageurs, gares...).

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris impose à la Société du Grand Paris d'« intégrer » aux ouvrages du métro les « dispositifs destinés à permettre le déploiement de réseaux de communications électroniques à très haut débit ». Ce réseau doit être adapté à l'explosion des besoins de transport de données générées par le développement convergent des communications mobiles, de l'Internet des objets et de la fibre. Dans un contexte où les réseaux de desserte se développent sur le territoire métropolitain, le réseau de collecte construit par la Société du Grand Paris constituera une épine dorsale structurante pour les transmissions de données et sera source d'externalités positives et de développement économique (support à l'innovation).

La conception de ce réseau répond à quatre exigences principales :

- irriguer le territoire francilien *via* des points d'accès multiples ;
- permettre une offre de service sécurisée et redondante grâce à la structure en boucles

du réseau du Grand Paris Express et du fait que chacune des voies sera équipée d'une infrastructure spécifique ;

- répondre à l'évolution des besoins dans la durée ce qui nécessite un surdimensionnement par rapport aux infrastructures connues ;
- être facilement exploitable malgré les contraintes imposées par la nature même du Grand Paris Express. Ainsi, des sites techniques seront mis en place dans les ouvrages pour faciliter le travail de mise en œuvre des connexions par les techniciens.

En 2019, la Société du Grand Paris a lancé une consultation pour trouver un opérateur qui pourra prendre en charge l'exploitation du réseau de communications électroniques à très haut débit dans le cadre d'une concession de services. Les services de communications mobiles déployés pour le Grand Paris Express permettront aux voyageurs de passer des appels vocaux et vidéo, et plus généralement d'accéder à tous les types de contenus, applications et services disponibles sur Internet, dans les gares ainsi que dans le métro.

Ces usages actuels s'intensifient depuis le déploiement de la 4G, y compris dans l'espace public, et engendrent des flux de données en croissance exponentielle. Selon l'observatoire ARCEP en octobre 2019, la consommation de services de données sur les réseaux mobiles continue d'évoluer à un rythme soutenu (environ 140 Go de données consommés par mois *via* les réseaux 4G pour un usage fixe et 8,3 Go pour un usage en mobilité). Le déploiement des réseaux mobiles facilitera également les opérations des différents intervenants en gares dont les processus ont été profondément modifiés par le développement des communications mobiles (accès à des outils en ligne, suivi des interventions en temps réel...) contribuant ainsi à une diminution des impacts des incidents d'exploitation sur les voyageurs et les personnes en gares.

Le développement de ces infrastructures suppose de prendre en compte dès le démarrage du projet des enjeux complexes qu'ils soient architecturaux et esthétiques, liés aux contraintes des espaces disponibles (limitation des espaces, dissipation de chaleur des équipements techniques...) et nécessite

une anticipation et une organisation des déploiements. Fin 2019, la Société du Grand Paris a ainsi lancé un avis d'appel à candidatures pour la mise en place d'une convention d'occupation du domaine public destinée à permettre la couverture mobile des lignes 16 et 17.

Compte tenu des besoins croissants de traitement des données, la Société du Grand Paris cherche à profiter des espaces libérés dans le cadre des travaux réalisés pour y installer des sites d'hébergement technique de petite taille qui viendront compléter l'offre régionale déjà présente. Connectés à la dorsale de fibre optique, ces sites pourraient constituer une ressource clé pour les territoires et leurs entreprises, offrant des capacités de traitement répondant en particulier aux besoins de réduction des temps de latence. En 2019, la Société du Grand Paris a consulté des acteurs industriels actifs dans ce domaine afin de recueillir leur perception du marché et des contraintes à prendre en compte.



## LA COURNEUVE SIX-ROUTES, UNE NOUVELLE CENTRALITÉ MÉTROPOLITAINE

**Le report modal jouera un rôle majeur pour la désaturation des routes franciliennes : 2 millions de voyageurs sont attendus chaque jour dans le nouveau métro, autant de personnes qui ne prendront pas leur voiture. Comme les gares du Grand Paris Express, les espaces publics autour des gares seront accessibles à 100% des publics. Les aménagements doivent être évolutifs, continus et modulables en fonction des saisons, de l'heure et des quartiers.**

La prise en charge de l'intermodalité et l'aménagement des espaces publics de qualité capables de répondre durablement aux évolutions des besoins et des attentes des populations permettront également de réduire considérablement le trafic ainsi que les émissions de carbone.

C'est le cas pour le pôle de La Courneuve Six-Routes qui accueillera la future gare du nouveau métro, desservie par les lignes 16 et 17, et son projet immobilier connexe, un bâtiment de 55 mètres de haut construit en son surplomb, abritant 125 logements, 260 m<sup>2</sup> de commerces et un parking souterrain. Il permettra ainsi au quartier des Six-Routes de devenir un axe de transports majeur, grâce à la présence du tramway T1, du RER B La Courneuve-Aubervilliers, situé à seulement 650 mètres de la future gare, et de nombreuses lignes de bus. L'instauration de ce pôle d'échanges sur le site des Six-Routes offre l'opportunité de voir naître une nouvelle centralité locale et métropolitaine profitant à La Courneuve, aux communes voisines, mais aussi à un « Paris

agrandi ». C'est pourquoi le carrefour Six-Routes bénéficiera d'une nouvelle configuration géométrique, accompagnant la création d'une ZAC portée par la ville de La Courneuve et Plaine Commune. La gare du Grand Paris Express sera également la principale gare de desserte du parc Marville, centre d'activités sportives et futur site olympique envisagé pour les épreuves de water-polo en 2024. Une étude urbaine sur son accessibilité démarrera prochainement.

**260**  
m<sup>2</sup> de commerces  
et un parking souterrain.

**125**  
logements.

**100 000 €**

C'est le montant du financement de la Société du Grand Paris pour l'étude de pôle du carrefour des Six-Routes.



**ALEXANDRE FRÉMIOT, DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT DU PÔLE AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLES DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE SEINE-SAINT-DENIS**

**Une étude de pôle portant le réaménagement du carrefour des Six-Routes à La Courneuve a été finalisée et adoptée en mai 2019. Dans quel cadre s'inscrit cette démarche ?**

Cette étude, qui a été financée à hauteur de 100 000 euros par la Société du Grand Paris, consiste à réfléchir à l'aménagement des espaces publics et de la voirie aux alentours de la gare, de façon à ce qu'elle s'inscrive pleinement dans un univers intermodal. Ce site du carrefour des Six-Routes – qui va accueillir deux lignes du nouveau métro : la 16 et la 17, en connexion avec le tramway T1 déjà existant – fait partie des 68 pôles du Grand Paris Express. Il était donc essentiel de repenser son aménagement, comme l'a proposé la Société du Grand Paris en 2015 pour l'ensemble des gares concernées par le projet, à travers la démarche d'études de pôles. Le département de Seine-Saint-Denis a souhaité et proposé d'assurer la maîtrise d'ouvrage de l'étude de ce futur pôle intermodal, en lien avec la commune de La Courneuve et l'établissement public territorial Plaine Commune.

**Quel sont les points saillants de cette étude qui a été la première à avoir été approuvée sur l'ensemble des futures gares du Grand Paris Express ?**

Cette étude, réalisée par le cabinet Vera Broez, propose un schéma d'aménagement dans un rayon de 400 mètres environ autour du pôle. Notre intention première était de faire la démonstration de ce que l'on peut décliner sur de nombreux sites en Seine-Saint-Denis, qui est un territoire très routier. Ici, notre objectif est prioritairement de redonner une vraie place aux piétons, à la vie locale, à l'activité commerciale de proximité en pied d'immeuble et bien sûr aux modes doux, comme le vélo. Pour cela, nous avons privilégié un traitement ambitieux en réduisant de manière importante la voirie circulée par le trafic automobile et de récupérer un maximum d'espaces pour les autres usages et la végétalisation. Les espaces circulés par les véhicules à moteur vont ainsi être réduits de moitié au moins, ce qui va permettre un gain d'espace important au profit des usages non motorisés.

**Quel est le calendrier d'ici à la réalisation des travaux ?**

L'ensemble des aménagements a été chiffré en même temps qu'un plan de financement a été établi. Il s'agit d'un projet ambitieux avec un investissement significatif de 25 millions d'euros (43% seront financés par le département, 28% par la Société du Grand Paris, 15% par Plaine Commune et 15% par Île-de-France Mobilités). Nous avons terminé la concertation avec le public en fin d'année 2019 et avançons actuellement sur le travail réglementaire. Un maître d'œuvre sera désigné à l'été 2020, pour un début des travaux fin 2021.

“Redonner une vraie place aux piétons, à la vie locale.”

## ORIENTATION 4 Travailler pour et avec les acteurs des territoires

AFIN DE MENER À BIEN LE PROJET

EN LIEN ET POUR LES TERRITOIRES

LES TRAVAUX DU GRAND PARIS

EXPRESS VONT MOBILISER PLUS DE

15 000 EMPLOIS JUSQU'EN 2030, SANS

COMPTER LES EMPLOIS QUI SERONT

GÉNÉRÉS PAR LA MISE EN SERVICE DU

NOUVEAU MÉTRO.

LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS ADOPTE

UNE APPROCHE PROACTIVE AFIN QU'ILS

PROFITENT AU PLUS GRAND NOMBRE,

TANT EN MATIÈRE D'EMPLOI LOCAL

QUE D'INSERTION ET DE FORMATION

PROFESSIONNELLES.

TRAVERSÉS, ELLE A MIS EN PLACE

UNE MÉTHODE FONDÉE SUR

LA CONCERTATION, LE DIALOGUE

ET L'ÉCHANGE AVEC LES COLLECTIVITÉS

ET LES FRANCILIENS, QUI A VOCATION

À SE POURSUIVRE JUSQU'À LA MISE

EN SERVICE DU MÉTRO.

### AXE 1 : Accompagner le développement économique et social autour du projet

La Société du Grand Paris, en tant que maître d'ouvrage, doit s'assurer que les retombées économiques et sociales du projet favorisent le développement de l'activité et le dynamisme des territoires traversés par le Grand Paris Express. Sa démarche se traduit par une exigence vis-à-vis des entreprises prestataires, avec l'inscription de clauses de responsabilité sociale dans ses marchés, ainsi que par une collaboration étroite avec les collectivités et organismes institutionnels en faveur de l'emploi. La coordination avec les acteurs locaux facilite aussi l'accès aux opportunités des chantiers pour les petites et moyennes entreprises et celles des secteurs solidaires.



#### Favoriser l'innovation sociale et territoriale autour des chantiers et des futures gares

Durant la phase de construction, une clause d'innovation sociale, inscrite dans les marchés de travaux, incite

les entreprises à mettre en place des mesures innovantes en matière de partenariat avec les acteurs locaux (services publics, structures de l'économie sociale et solidaire, commerces, PME, etc.). Ainsi, un partenariat « conciergerie de chantier » a pu voir le jour sur un lot de génie civil de la ligne 15 Sud, grâce à une structure de l'économie sociale et solidaire (ESS), pour proposer aux compagnons des services de restauration et de laverie notamment. D'autres projets sont à l'étude, autour des filières d'économie circulaire pour la valorisation des déblais des chantiers, ou encore des plateformes de services partagés.

La Société du Grand Paris collabore également avec des partenaires locaux (entreprises, universités, associations, collectivités) afin de mettre en œuvre des projets pour le développement local, notamment à travers l'employabilité et le soutien à l'entrepreneuriat des jeunes dans les filières d'avenir. À titre d'exemple, elle a soutenu en 2019 le projet « Grand Paris : de l'emploi pour tous », mené par un bureau d'études éphémère associant des jeunes des quartiers populaires de la Seine-Saint-Denis. L'objectif de ce

projet était de saisir les opportunités économiques et d'emplois pour les habitants de ces territoires. Un partenariat a également été noué avec l'université Paris-Est Créteil et l'association Jinov sur une durée de quatre ans. La coopération s'organise autour d'enquêtes de terrain, de productions puis de restitutions, d'échanges et d'événements associant les habitants concernés par l'arrivée de quatre gares de la ligne 15 Sud. En 2019, des étudiants de master 2 en sciences sociales ont mené des enquêtes de terrain afin d'appréhender le ressenti des riverains : comment vivent-ils le territoire, appréhendent-ils le changement et anticipent-ils ce qu'il va devenir ? Les conclusions de ce travail participatif permettront d'alimenter la réflexion de la Société du Grand Paris dans ses démarches auprès des riverains mais aussi celle des décideurs locaux.

#### Favoriser l'accès des TPE/PME et des entreprises de l'économie sociale et solidaire (ESS) à la réalisation du Grand Paris Express

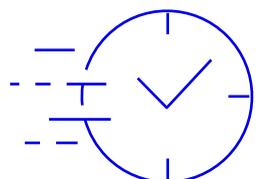
Depuis plusieurs années, la Société du Grand Paris inclut des clauses de responsabilité sociale dans les conditions d'obtention de ses marchés. Elle s'est engagée à confier au minimum 20% de l'activité générée par ses marchés de travaux et de systèmes à des PME/TPE, en cotraitance ou sous-traitance. À ce jour, 1,327 milliard d'euros a été contractualisé à destination des TPE/PME sur 12 marchés de travaux de génie civil des lignes 15 Sud, 16 et 17, qui représentent un montant global de 6,65 milliards d'euros. Cet engagement fait l'objet d'un suivi régulier en lien avec les fédérations professionnelles, les chambres consulaires et la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte) au sein de l'observatoire des PME, créé en 2017, à l'initiative de la Société



du Grand Paris. Depuis le début des travaux 4 300 entreprises, dont 2 414 franciliennes, sont intervenues sur les chantiers de génie civil. Les PME/TPE représentent 2 887 des entreprises mobilisées, dont 1 763 franciliennes. Le montant global engagé pour ces dernières atteint 865 millions d'euros.

Afin de permettre à un large panel d'entreprises de participer à ses appels d'offres, la Société du Grand Paris communique de plusieurs façons sur ses marchés : à travers la diffusion, le plus en amont possible, d'un avis de pré-information sur les procédures (notamment via le *Journal officiel* de l'Union européenne et le *Bulletin officiel des annonces de marchés publics*) ; via des présentations de ses marchés et des démarches associées aux entreprises en partenariat avec les chambres de commerce et d'industrie ; et avec l'appui des ambassades pour informer les entreprises étrangères. Au lancement de ses marchés, elle accompagne également la mise en place de rencontres BtoB pour présenter les besoins en achats des titulaires sur le territoire, en partenariat avec les collectivités, les chambres consulaires et les clubs d'entreprises. Ce fut le cas en 2019 sur les territoires de Paris Terres d'Envol, Grand Paris Grand Est et Paris - Vallée de la Marne.

Une action de *sourcing* destinée aux structures de l'ESS a été expérimentée en 2019 pour trois marchés de communication, donnant lieu à des candidatures en direct, en cotraitance, ou encore à l'inclusion d'une clause d'accès de ces entreprises pour une part du montant contractualisé avec le futur titulaire.



**1 327 316**  
heures en insertion  
à la fin 2019

## AXE 2 : Favoriser l'insertion et la formation dans le cadre du projet

La Société du Grand Paris s'est engagée à développer l'emploi local et l'insertion sur l'ensemble de ses chantiers pour favoriser l'accès des personnes éloignées de l'emploi : chômeurs de longue durée, allocataires du RSA, jeunes de moins de 26 ans avec peu de qualifications, personnes en situation de handicap, etc. Cet engagement passe par l'inscription de clauses d'insertion et de développement de l'emploi dans ses marchés et par une collaboration renforcée avec les collectivités. En lien avec ses partenaires, elle met également au cœur de sa démarche des actions d'information et de sensibilisation à destination des demandeurs d'emploi et des scolaires.

### Favoriser l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi

Une clause d'insertion par l'activité économique stipule que pour l'exécution des marchés du Grand Paris Express, 5% minimum du volume horaire sont confiés à des personnes éloignées du marché du travail. À ce jour, les entreprises attributaires des 19 marchés de génie civil des lignes 15 Sud, 16, 17, 18 et 14 Sud, dont la maîtrise d'ouvrage est déléguée à la RATP, et des deux marchés systèmes de la ligne 15 Sud se sont engagées à réserver au moins 2,3 millions d'heures à des publics en insertion. Ces engagements évolueront au fur et à mesure de la montée en régime des travaux.

Afin d'appuyer la mise en œuvre de ces engagements au plus près des territoires concernés par les chantiers, la Société du Grand Paris a signé 11 conventions pour le développement de l'emploi avec les établissements publics territoriaux et les communautés d'agglomérations. Ces collectivités reçoivent une subvention de 60 000 euros par an, pendant cinq ans. Elle permet d'accompagner les opportunités créées par le Grand Paris Express sur les emplois et l'activité économique, et de faciliter les contacts entre les personnes en recherche d'emploi, les entreprises et les PME locales. La barre du million d'heures en insertion a été franchie en milieu d'année sur les chantiers du Grand Paris Express pour



### Une gouvernance associant entreprises, territoires et État

Des instances ont été mises en place pour suivre et orienter les actions réalisées en faveur de l'emploi, du développement économique et de l'innovation sociale. Un comité de pilotage se tient chaque année réunissant les entreprises, les établissements publics territoriaux et les communautés d'agglomération. Des comités de suivi ont également lieu tous les trimestres.

Un passage qui permet ensuite à la personne recrutée d'évoluer au sein de l'entreprise de travaux.

### Développer la formation et contribuer à l'accès des différents publics aux métiers du Grand Paris Express

La Société du Grand Paris mène une politique volontariste pour assurer la promotion des métiers liés aux chantiers auprès du public et des acteurs de l'emploi. Elle développe aussi des actions de sensibilisation auprès des scolaires dans le cadre de son programme destiné à la jeunesse, Les Classes du Grand Paris Express. Ces actions visent à la fois à déconstruire les stéréotypes entourant les métiers du BTP et de l'ingénierie, et à présenter les opportunités d'emploi dans ce secteur en Île-de-France. Ainsi, en 2019, elle a participé à une quinzaine de forums des métiers et de l'emploi en partenariat avec les entreprises, les territoires concernés par le futur métro et l'Éducation nationale. En lien avec Pôle Emploi et les acteurs locaux, des rencontres entre les entreprises de travaux et les demandeurs d'emploi sont aussi régulièrement programmées.



En outre, afin de jouer pleinement son rôle en faveur de l'emploi, elle a mis en place à la Fabrique du métro, des visites dédiées aux métiers pour les demandeurs, les prescripteurs et les personnes en insertion. Elles permettent de prendre connaissance des opportunités professionnelles offertes par le Grand Paris Express et des acteurs qui recrutent.

atteindre 1 327 316 heures à fin 2019. 1 647 personnes ont déjà bénéficié des contrats en insertion depuis le début des travaux. Elles étaient 616 en septembre 2018. En un peu plus d'un an, ce nombre a donc plus que doublé. Ces résultats ont été obtenus notamment grâce à la dynamique engagée sur la ligne 15 Sud et la montée en puissance des travaux de génie civil sur la ligne 16. L'intérim et l'intérim d'insertion demeurent les principales portes d'accès à l'emploi en insertion.

À l'issue de ces visites, des documents ressources sont diffusés afin de faciliter les démarches professionnelles. Des visites sont aussi proposées aux collégiens et aux lycéens plusieurs fois par semaine. Intitulées « Au boulot pour le métro », elles présentent l'ensemble des corps de métiers impliqués dans la construction du Grand Paris Express. Chaque visite donne lieu à une préparation et un suivi par l'unité emploi et insertion professionnelle de la Société du Grand Paris afin d'en faire une étape utile dans le parcours professionnel des participants. En 2019, les visites métiers ont représenté un tiers des visites organisées à la Fabrique du métro.

La Société du Grand Paris développe également des ressources pour aider les demandeurs d'emploi dans leur recherche. En 2019, une cartographie des métiers du Grand Paris Express a été mise en ligne sur son site Internet. Il s'agit d'une représentation à jour, périodisée et territorialisée de l'ensemble des métiers avec leurs spécificités, les compétences requises, les formations et diplômes associés.

Pour les scolaires et en partenariat avec l'Onisep, elle a développé pour l'année 2019-2020, le projet pédagogique « Les métiers du Grand Paris Express en images ». L'objectif est de faire découvrir à des jeunes de classes de Section d'enseignement général et professionnel adapté (SEGPA) et prépa-métiers des académies de Créteil, Paris et Versailles, des professions méconnues et porteuses dans le secteur du BTP à travers le chantier du Grand Paris Express. Toujours dans le cadre de cette collaboration, elle prévoit en 2020 la diffusion de la revue *Pourquoi pas moi ?* qui dresse les portraits et les parcours atypiques de 12 professionnels travaillant au sein de la maîtrise d'ouvrage et sur les chantiers. La revue sera diffusée dans les réseaux de l'Éducation nationale, de l'Onisep et sur les salons dédiés. Vingt-cinq ateliers sciences et métiers ont également été menés, entre 2019 et 2020, avec le musée des sciences et du numérique Exploradôme à Vitry-sur-Seine dans le cadre de son exposition « Trajectoires, l'expo qui interroge nos mobilités ». Ces ateliers proposaient aux jeunes de 8 à 15 ans de découvrir les métiers du chantier à travers des manipulations scientifiques (*lire page 99*).

### AXE 3 : Entretenir un dialogue continu avec les territoires

Le Grand Paris Express est issu d'un vaste débat public mené entre octobre 2010 et janvier 2011. Il a réuni plus de 15 000 personnes lors de 55 réunions publiques. Depuis, le dialogue se poursuit avec les collectivités et les parties prenantes pour que sa réalisation se fasse en lien et pour les territoires concernés.

La Société du Grand Paris a également mis en place de nombreuses actions instaurant des moments de partage et d'échanges avec les Franciliens autour du nouveau métro et de ses chantiers.



#### Travailler en concertation avec les territoires

Le dialogue entre la maîtrise d'ouvrage et les collectivités locales se déroule dans le cadre d'instances de concertation – comités techniques, comité de suivi des travaux, comités de pilotage –, qui permettent de les associer à la conception et la réalisation du Grand Paris Express. En fonction de l'objet de chaque comité, s'y retrouvent aux côtés de la Société du Grand Paris, les collectivités (élus et services), les services de l'État, Île-de-France Mobilités, les opérateurs de transports, les associations de voyageurs et de riverains, les entreprises, les responsables d'équipement à proximité des chantiers. L'ambition de la Société du Grand Paris est de garantir ainsi un pilotage du projet tourné vers l'efficacité opérationnelle. Les élus sont directement concernés par les chantiers et l'arrivée du métro, et de nombreux aménagements et opérations qu'ils programment dépendent de l'ouverture d'une gare et de la date de mise en service d'une ligne.

Au-delà de ces instances régulières et locales, des rencontres sont mises en place à l'échelle des lignes. 2019 aura ainsi été marquée par un cycle de conférences de ligne, engagées au printemps dans les territoires traversés par le nouveau métro. Ce rendez-vous annuel a pour objectif de faire un point sur l'avancée des travaux ainsi que des retombées du Grand Paris Express dans les territoires et d'offrir une vision partagée à court et moyen terme sur les enjeux du projet. Au total, au cours de six conférences, ce sont près de 750 personnes – élus locaux, représentants des services de l'État,

partenaires institutionnels et économiques – qui ont participé à ces temps d'échanges.

Depuis les étapes de concertation et d'enquêtes d'utilité publique menées entre 2012 et 2016, certaines évolutions du projet ont permis de poursuivre activement la démarche d'association des élus et des partenaires. Dans ce cadre, la Société du Grand Paris a mené entre avril et juin 2019, sous l'égide d'un garant indépendant, une concertation dédiée aux conditions de l'interconnexion des lignes 15 Sud et 15 Est à Champigny-sur-Marne (voir encadré ci-dessous).

Sur la ligne 18, face à la sensibilité locale quant à l'insertion acoustique et paysagère du viaduc sur le plateau de Saclay, la Société du Grand Paris a pris l'initiative d'étudier la faisabilité d'une mise au sol sur le tronçon entre l'arrière-gare CEA Saint-Aubin et le golf national à Magny-les-Hameaux.

#### Interconnexion des lignes 15 Sud et 15 Est

La concertation, portée par l'ensemble des élus des deux lignes, avait pour objectif de clarifier trois enjeux liés à l'interopérabilité entre les deux lignes : la desserte des territoires et l'attractivité des lignes ; l'exploitation et le fonctionnement des gares avec leurs conséquences en matière d'exploitation et de maintenance ; l'impact des chantiers dans la commune de Champigny-sur-Marne et leur impact en termes de coûts. Six ateliers se sont ainsi déroulés avec les services de l'État, Île-de-France Mobilités, les conseils départementaux, les établissements publics territoriaux et les communes concernées. Les débats ont été alimentés par la participation d'un collège composé d'experts des transports comportant

notamment d'anciens exploitants de lignes de métro automatiques. Des associations d'usagers et de riverains ont également été associées à cette démarche. La concertation a permis aux différentes parties prenantes de prendre connaissance des sujets et de leurs enjeux en termes de complexité des travaux et d'exploitation, de coûts et de planning de mise en service. À son issue, le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a pris en compte l'ensemble des expressions et avis émis. Il a retenu en juin la proposition du directeur de poursuivre la réalisation de la ligne 15 Est en intégrant dans son programme d'investissement la réalisation de l'ensemble des infrastructures nécessaires à l'interopérabilité. Le calendrier et l'allotissement de la ligne 15 Est ont également évolué par la suite.

Cette étude est possible dans le cadre du planning de la ligne 18, dans la mesure où le tronçon concerné sera mis en service en 2030. La Société du Grand Paris a souhaité accompagner l'étude en cours d'un dispositif de concertation territoriale permettant de recenser finement tous les effets induits d'une mise au sol avec les acteurs et d'en évaluer les coûts. Un comité de suivi a été lancé le 26 avril 2019, suivi de trois ateliers thématiques sur les interfaces routières, les continuités agricoles et les continuités environnementales. Le rendu final de cette étude sera partagé avec les acteurs.

#### Faire connaître le Grand Paris Express et ses différentes facettes

Raconter l'aventure humaine et technique du Grand Paris Express au plus grand nombre, tel est l'engagement que s'est fixé la Société du Grand Paris. Consciente que la réussite du projet passe par une bonne compréhension et acceptation des Franciliens, elle met en place de nombreuses actions à vocation pédagogique, autour de l'échange et du partage.

Elle s'est ainsi dotée d'un lieu inédit et novateur, la Fabrique du métro située à Saint-Ouen-sur-Seine. Dans ce laboratoire grandeur nature sont effectués les tests de mobilier, de signalétique, de système d'information voyageur ou de matériaux. Depuis 2018, c'est aussi un lieu ouvert au grand public qui permet de donner les clés essentielles de compréhension du projet et de sa réalisation à travers des maquettes, panneaux et vidéos, dispositifs multimédias interactifs, et une salle immersive avec des images projetées en 3D. Le visiteur est invité à suivre le parcours d'un voyageur depuis les quais jusqu'au parvis d'une gare. Des visites gratuites sont organisées tous les jours de la semaine et s'adressent à tous types de visiteurs : groupes d'adultes, scolaires, familles... D'une durée d'une heure et demie, elles sont commentées en français ou en anglais par une équipe de médiateurs. Elles sont accessibles aux personnes non ou malvoyantes, ainsi qu'aux personnes sourdes ou malentendantes. Quatre journées portes ouvertes ont été organisées en 2019. L'une d'entre elles s'est déroulée le 21 septembre dans le cadre des journées européenne du patrimoine. Elle était axée sur l'aventure souterraine

14 000  
visiteurs accueillis par  
la Fabrique du métro en 2019

du Grand Paris Express, à travers des animations, expositions et conférences.

Depuis son ouverture, la Fabrique du métro a accueilli plus de 20 000 personnes, dont près de 14 000 en 2019.

Des observations commentées aux abords du chantier ont été mises en place en juillet 2019 à destination du grand public et des scolaires et périscolaires notamment. Ces visites ont lieu en dehors des zones de travaux, sont gratuites et commentées par une guide-conférencière. Elles s'adressent à tous, à partir de 16 ans. Pendant une heure et demie, le public peut venir découvrir l'un des chantiers nécessaires à la construction du Grand Paris Express. En 2019, 1 600 visiteurs ont participé à ces visites.



Carmen Atias, guide-conférencière, raconte le chantier de la gare Noisy - Champs depuis la base-vie.



3 500 participants, riverains du chantier et Grands Parisiens, ont assisté au baptême du tunnelier Valérie à Saint-Denis.

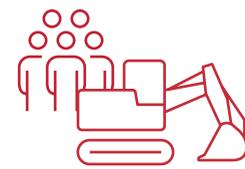
De même, la Société du Grand Paris invite le public à découvrir ce projet d'envergure en ouvrant les portes de ses chantiers. Dans le cadre de sa programmation artistique et culturelle, elle donne rendez-vous aux Franciliens pour célébrer les grandes étapes des travaux. Ces rendez-vous festifs, appelés KM, représentent les kilomètres à parcourir jusqu'à la mise en service du Grand Paris Express. Des performances artistiques accompagnent les prouesses techniques et les événements spectaculaires comme le lancement d'un tunnelier. Plus de 6 000 personnes se sont rassemblées lors des deux KM organisés en 2019. Le premier s'est déroulé sur le chantier de la friche Arrighi à Vitry-sur-Seine le 29 juin afin de célébrer, avec un projet de l'artiste JR, les deux nouveaux tunneliers de la ligne 15 Sud, Aby et Marina. Le deuxième s'est tenu le 12 octobre à Saint-Denis pour le baptême du tunnelier Valérie sur la ligne 16.

La Société du Grand Paris développe et met à disposition de tous, les ressources pédagogiques nécessaires à la compréhension du projet sur son site Internet, sa médiathèque et les réseaux sociaux. Ainsi, des films en 3D expliquent les grandes étapes de construction des tunnels, des gares ou encore

des ouvrages de service. De même une série de vidéos, intitulée « Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur » permet d'aborder des thématiques spécifiques au projet de manière vulgarisée sur des sujets tels que la finance verte, les exercices incendies dans les tunnels ou encore l'accessibilité dans le futur métro.

Plus de 80 articles concernant les différentes facettes du projet et son actualité ont été diffusés sur son site Internet en 2019.

Au total, le site societiedugrandparis.fr comptabilise 858 940 visiteurs pour 1 250 518 visites en 2019. L'attrait du public pour les contenus liés au Grand Paris Express s'est traduit par une belle évolution



1600

personnes ont participé aux visites de chantiers en 2019



À la découverte du chantier de la gare Vitry Centre lors d'un atelier des Classes du Grand Paris Express.

de sa communauté sur les réseaux sociaux. En 2019, la progression du nombre d'abonnés atteint 55 % en moyenne, tous réseaux confondus (Facebook, Twitter, LinkedIn, Instagram).

Une attention toute particulière est faite aux nouvelles générations. La Société du Grand Paris Express a mis en place un programme destiné aux jeunes de tous âges, les Classes du Grand Paris Express (lire page 98). Depuis 2017, elle déploie dans ce cadre un dispositif s'appuyant sur la diffusion de ressources autour du métro, de sa construction et de ses métiers, et la mise en place d'actions pédagogiques au plus près des territoires traversés. Pour créer et fédérer les acteurs de la communauté éducative, elle a tissé des liens étroits avec les experts de l'orientation et de la découverte du monde professionnel : services académiques d'information et d'orientation professionnelle, mission de lutte contre le décrochage scolaire, Onisep, référents SEGPA, lycées professionnels, etc. En 2019, la Société du Grand Paris a poursuivi le déploiement de ses actions pédagogiques vers la jeunesse sur les territoires. L'année a été riche avec le doublement des publics jeunes sensibilisés par son programme (20 000 personnes), la mise



Atelier métiers avec des collégiens.

en place de près de 60 actions territoriales contre 25 en 2018. Déjà présent dans 86 villes franciliennes, le programme poursuivra son ancrage territorial en 2020. La diffusion d'actions et projets pédagogiques sera étendue à l'échelle du réseau notamment sur les lignes 15 Est et 18.

Actuellement adressée aux jeunes de la primaire jusqu'au lycée, l'offre pédagogique évoluera à destination des établissements d'enseignement supérieur dans les domaines de l'architecture, de l'ingénierie et de l'urbanisme, pour accompagner la montée en puissance du projet.



20 000

jeunes sensibilisés par le programme classes du Grand Paris Express



## UNE OFFRE PÉDAGOGIQUE POUR LES NOUVELLES GÉNÉRATIONS

**Le Grand Paris Express est un projet générationnel : les jeunes Franciliens sont les utilisateurs du métro de demain. C'est pourquoi la Société du Grand Paris nourrit le dialogue avec la jeunesse, et se tient à l'écoute de ses idées dans le cadre de son programme « Les Classes du Grand Paris Express ».**

Ce programme vise à sensibiliser les jeunes aux opportunités offertes par la construction du métro, en lien avec l'Éducation nationale et les acteurs de l'orientation. Au même titre que le désenclavement des territoires permis par l'arrivée du Grand Paris Express, l'éducation et l'orientation professionnelle des jeunes relèvent de l'intérêt général. Il se structure en trois missions :

– **La production et la mise à disposition d'outils pédagogiques** pour partager les savoirs riches et diversifiés liés au projet de transport, notamment scientifiques et techniques. Ces outils se présentent sous la forme de livrets explicatifs ou de kits d'activités pédagogiques et sont déclinés, de la primaire au lycée, en plusieurs volets

s'intégrant dans le cadre des trois parcours de l'Éducation nationale : « parcours Avenir », « parcours Citoyen », « parcours Éducation artistique et culturelle ». Leur utilisation est prévue dans le cadre scolaire et sur les temps d'activités périscolaires. Ils sont relayés via les réseaux académiques de Paris, Créteil, Versailles, les partenaires de la culture scientifique et technique, et le réseau des villes traversées par le Grand Paris Express. En 2019, la mise en place du dispositif « Ambassadeurs jeunesse » auprès des collaborateurs de la Société du Grand Paris a permis également de diffuser ces ressources auprès notamment des écoles franciliennes.

– **Le développement d'actions culturelles et pédagogiques sur les territoires**, en partenariat avec des structures associatives éducatives locales. Ces actions prennent la forme de visites guidées et d'ateliers pédagogiques en lien avec les grands rendez-vous de l'éducation, des territoires et du Grand Paris Express. Fin 2019, elles ont aussi pris la forme d'une dictée géante dans le cadre de la semaine

école-entreprise.

Ainsi, 400 élèves de plusieurs établissements scolaires d'Île-de-France ont participé à la première dictée du Grand Paris Express. Coorganisé avec Rachid Santaki, à la tête du concept, cet événement s'est déroulé à la Fabrique du métro. Le texte racontait le Grand Paris Express et permettait aussi d'en découvrir les métiers. D'autres rendez-vous sont prévus en 2020. Des votes citoyens, associant la jeune génération au choix des noms des tunneliers, sont également organisés. En 2019, ce format a évolué en impliquant les représentations citoyennes des enfants sur les territoires. Aby, Marina, Camille, Valérie, Inès, Bantan et Dorine ont ainsi été choisies pour rendre hommage à des figures féminines locales.

– **La promotion des métiers du Grand Paris Express auprès des jeunes.** Des actions de sensibilisation auprès des scolaires via la mise en place de visites de la Fabrique du métro centrées sur les métiers du chantier et de projets pédagogiques en partenariat avec l'Onisep (*lire page 93*).

## “Un partenariat fort avec la Société du Grand Paris.”

**ALEXIS GESBERT, MÉDIATEUR CONCEPTEUR POUR EXPLORADÔME**

**Le musée des sciences et du numérique Exploradôme, installé à Vitry-sur-Seine, a hébergé pendant plusieurs mois l'exposition « Trajectoires, l'expo qui interroge nos mobilités » à laquelle s'est associée la Société du Grand Paris. Quelle est l'approche pédagogique de cette exposition ?**

Il s'agit d'une exposition conçue dans le cadre du projet régional « Questions de Sciences, Enjeux Citoyens » (QSEC<sup>2</sup>) qui envisage la mobilité comme la somme de deux concepts : le mouvement (mouvements du corps, mouvements des individus, mouvements des populations) et la société (histoire, économie, urbanisme, culture, etc.). Elle se structure en trois pôles thématiques (individu, groupe-ville et planète), qui explorent les interactions entre mouvements et société à différentes échelles. Utilisant des formats variés, témoignages, manipulations interactives, infographies, dispositifs numériques, l'exposition intègre également les contributions des groupes de citoyennes et citoyens et s'appuie sur un mobilier modulable permettant d'enrichir l'exposition au fur et à mesure de son itinérance avec les contributions de partenaires



locaux. Nos médiateurs et médiatrices scientifiques sont présents dans l'exposition pour accompagner la visite et les questionnements du public. De plus, l'exposition est accompagnée d'une programmation pédagogique et culturelle qui fait vivre l'exposition, à l'Exploradôme et hors-les-murs : ateliers et animations pour les publics scolaires, périscolaires et le grand public, événements, partenariats avec d'autres acteurs du territoire et de la thématique, etc.

**C'est une exposition qui interroge donc toutes les formes de mobilité, dont le métro...**

Absolument. Cette exposition questionne aussi les modes de transports collectifs et interroge les visiteurs sur la façon dont on aménage un métro par exemple sur un territoire donné. Le tout sur une forme très ludique et participative avec de nombreuses manipulations. Il s'agit d'ailleurs d'une caractéristique forte de l'Exploradôme où il est « interdit de ne pas toucher ».

**Comment s'est traduit le partenariat entre le musée Exploradôme et la Société du Grand Paris dans le cadre de l'organisation de cette exposition ?**

Nous avons développé à la demande de la Société du Grand Paris un atelier d'une heure, couplé à la visite de l'exposition « Trajectoires ». Cet atelier avait pour thème les tunnels et les travaux du Grand Paris Express, avec un focus particulier sur les différents métiers présents sur un chantier. Chaque métier était associé à une phase de construction du tunnel, elle-même mise en pratique dans une activité expérimentale. Nous avons organisé en tout quelque 25 ateliers qui ont rencontré beaucoup de succès auprès du public.

Les équipes de la Société du Grand Paris nous ont accompagnés tout au long du partenariat, en se montrant très disponibles, proches du terrain, et forces de propositions et conseils. Dans cette dynamique, ce partenariat fort s'est élargi à d'autres actions : intervention lors d'une formation académique pour les enseignants, diffusion de documents pédagogiques pour les classes, et enfin et surtout le prêt de panneaux explicatifs et d'une table tactile présentant des contenus interactifs et immersifs sur le Grand Paris Express, qui ont été exposés durant quinze jours dans le musée, en complément de l'exposition. Ce partenariat est vraiment une belle réussite, qui répond à notre volonté d'inscrire le musée dans son territoire, en association avec les autres acteurs de celui-ci.

# Tableau des indicateurs

## ORIENTATION 1 : CONDUIRE LE PROJET DE MANIÈRE HUMAINE ET ÉTHIQUE

### AXE 1 : FAVORISER ET CONTRÔLER LES CONDITIONS PERMETTANT LA SÉCURITÉ, L'HYGIÈNE ET LA SANTÉ DES ACTEURS DU GRAND PARIS EXPRESS

Action 1 : Prévenir les accidents graves sur et autour des chantiers en tant que maître d'ouvrage	Unité	2017	2018	2019
Heures travaillées sur l'année sur tous les chantiers	heures			8 959 104
Taux de fréquence des accidents du travail sur les chantiers (nombre d'accidents de travail avec arrêt x 1 000 000 / par nombre d'heures travaillées sur les chantiers en un an)	%			20,9
Cellule de gestion des secours activée (départementales)	nombre	1	4	4
Événements mortels liés aux chantiers du Grand Paris Express	nombre	0	0	0
Nombre d'accidents sans arrêt	nombre			120
Nombre d'accidents avec arrêt	nombre			187
Action 2 : Assurer la sécurité, l'hygiène et la santé de l'ensemble des collaborateurs	Unité	2017	2018	2019
Accidents du travail mortels au sein des collaborateurs	nombre	0	0	0
Taux de fréquence des accidents du travail au sein des collaborateurs (accidents pour un million d'heures salariées en un an)	nombre	5,03	4,81	1,7
Taux de gravité des accidents au sein des collaborateurs (jours d'arrêt en moyenne par millier d'heures salariées)	nombre	0,17	0,15	0,04
Taux d'absentéisme pour maladie au sein des collaborateurs	%	2,40	3,84	3,22
Taux de cotisation Sécurité sociale d'accidents du travail des collaborateurs	%	0,90	0,84	0,78
Jours d'arrêt maladie moyens par collaborateur (y compris alternants)	jours		9,2	9,6

### AXE 2 : RECRUTER, INTÉGRER, FIDÉLISER LES COLLABORATEURS ET CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT DES TALENTS

Action 1 : Assurer le recrutement et une bonne intégration des collaborateurs au sein de l'entreprise	Unité	2018	2019
Effectif total en fin d'année à la Société du Grand Paris (hors personnel mis à disposition)	nombre	236	419
<i>dont femmes</i>	nombre	117	216
<i>Part des femmes sur le nombre de collaborateurs total</i>	%	49,6	51,6
<i>Part des femmes dans l'effectif cadres</i>	%		47,0
<i>Part des femmes dans l'effectif non-cadres</i>	%		87,0

<i>Part des femmes au sein du Comex</i>	%		27,3
<i>dont hommes</i>	nombre	119	203
<i>Part des hommes sur le nombre de collaborateurs total</i>	%	50,4	48,4
<i>Part des hommes dans l'effectif cadres</i>	%		53,0
Âge moyen des collaborateurs	ans	42,4	39,8
Ancienneté moyenne des collaborateurs	ans	2,9	2,6
Nombre d'alternants accueillis sur l'année	nombre		20
Nombre de stagiaires accueillis sur l'année	nombre		40
Création de nouveaux postes	nombre	30	200
Total des entrées en CDI	nombre		208
Total des entrées en CDD	nombre		14
Taux de recrutement -% de postes créés pourvus	%		85
Part de femmes dans les entrées CDI/CDD	%		53
Part des hommes dans les entrées CDI/CDD	%		47
Absence de précarité de l'emploi à la SGP (% de postes occupés en CDI au 31/12 ou effectif par type de contrat hors alternance)	% de postes occupés en CDI	98,7	98,6
Nombre de CDD recrutés en CDI (consolidations)	nombre		5
Intérimaires recrutés en CDI	nombre		6
Alternants recrutés en CDI	nombre		1
Stagiaires recrutés en CDI	nombre		1
Alternants recrutés en CDD	nombre		1
Stagiaires recrutés en CDD	nombre		3
Nombre total de licenciements (CDI)	nombre		0
Nombre de démissions et de fin de période d'essai à l'initiative du salarié	nombre		16
Taux de départs	%		9,71
Taux de départs pendant la période d'essai	%		1,94
Postes occupés en contrat de mise à disposition à la Société du Grand Paris	nombre	62	65
<i>dont femmes</i>	nombre	30	27
<i>dont hommes</i>	nombre	32	38
Visites organisées à la Fabrique du métro dans le cadre du parcours d'intégration des nouveaux arrivants	nombre	Parcours d'intégration mis en place en 2019	12
Nombre de nouveaux collaborateurs concernés par la visite à la Fabrique du métro dans le cadre du parcours d'intégration	nombre	Parcours d'intégration mis en place en 2019	155
Action 2 : Favoriser l'employabilité des collaborateurs	Unité	2018	2019
Heures de formations réalisées dans l'année	heures	1 841	5 389,15
Nombre moyen de jours de formation	jour/personne	2,59	Chiffre non disponible
Part de la masse salariale consacrée à la formation professionnelle continue	%	2,77	Chiffre non disponible
Taux de postes créés pourvus en interne	%	Axe de mobilité interne développé en 2019	22
Postes lancés en mobilité interne	nombre	Axe de mobilité interne développé en 2019	402
Postes pourvus en mobilité interne	nombre	Axe de mobilité interne développé en 2019	59
<i>Par des hommes</i>	nombre	Axe de mobilité interne développé en 2019	37
<i>Par des femmes</i>	nombre	Axe de mobilité interne développé en 2019	22
Nombre de postes pourvus en mobilité interne / nombre de postes ouverts en CDI dans l'année	%	Axe de mobilité interne développé en 2019	15
Nombre de passages cadres suite à une mobilité	nombre	Axe de mobilité interne développé en 2019	6

Action 3 : Maintenir l'égalité de traitement et la parité des effectifs	Unité	2018	2019
Promotion des femmes cadres sur le total promotion cadres	%		37
Promotion des femmes sur le total promotion	%		45
Part des femmes cadres dans l'effectif total féminin	%		42
Taux de recrutement des collaborateurs >50 ans	%		10
Taux de recrutement des collaborateurs <26 ans	%		9
Part des femmes parmi les bénéficiaires d'augmentations au mérite	%		59
Part des femmes parmi les bénéficiaires d'une prime annuelle de performance	%		54
Part des femmes parmi les bénéficiaires d'une correction d'écart salarial	%		59
Taux d'emplois travailleurs handicapés	%		1
Initiatives en faveur des travailleurs en situation de handicap	%		2
Score index de l'égalité au titre de l'année	Score/100	81/100	90/100

**AXE 3 : FAVORISER LE BIEN-ÊTRE AU TRAVAIL**

Action 2 : Favoriser l'équilibre vie privée / vie professionnelle	Unité	2018	2019
Nombre d'avenants de télétravail signés	nombre	39	49
Part des collaborateurs ayant signé un avenant dans l'année, y compris personnel mis à disposition	%	13	10

Action 3 : Encourager les bonnes pratiques managériales	Unité	2018	2019
Nombre d'ateliers réalisés dans l'année	nombre	Ateliers mis en place en 2019	4
Participation des managers aux ateliers sur la posture managériale au sein de la Société du Grand Paris	nombre	Ateliers mis en place en 2019	24

**AXE 4 : DISPOSER D'UNE GOUVERNANCE ADAPTÉE ET GARANTIR LA LOYAUTÉ DES PRATIQUES DE L'ENTREPRISE**

Action 1 : Déployer une politique de prévention contre la corruption, la fraude et les conflits d'intérêts	Unité	2018	2019
Collaborateurs sensibilisés ou ayant suivi une formation sur la prévention de la corruption	nombre	Politique de prévention définie en 2019	130
<i>dont sensibilisés</i>	nombre	Politique de prévention définie en 2019	70
<i>dont formés</i>	nombre	Politique de prévention définie en 2019	60
Part des collaborateurs formés sur l'ensemble des effectifs	%	Politique de prévention définie en 2019	25
Cas de corruption signalés / de violation de l'éthique basée sur les valeurs de la Société du Grand Paris	nombre	Aucun	Aucun
Réunions du comité de pilotage des dispositions d'anticorruption	nombre	Créé en 2017, modifié en 2019	2

Action 2 : Disposer d'instances de gouvernance indépendantes	Unité	2018	2019
Réunions du comité de surveillance	nombre	4	6
Réunions comité d'audit	nombre	6	6

**ORIENTATION 2 : CONCEVOIR ET CONSTRUIRE EN PRÉSERVANT L'ENVIRONNEMENT****AXE 1 : LIMITER LES IMPACTS DU PROJET SUR LES TERRITOIRES ET LES MILIEUX NATURELS**

Action 1 : Intégrer des prescriptions et engagements environnementaux dans nos marchés et s'assurer de leur mise en œuvre	Unité	2017	2018	2019	Cumul des audits réalisés
Audits environnementaux réalisés	nombre	12	43	41	96
<i>dont audits auprès de la maîtrise d'œuvre</i>	nombre	11	6	6	23
<i>dont audits auprès des entreprises de travaux</i>	nombre	1	37	35	73

Action 2 : Mettre en œuvre des actions de végétalisation / revégétalisation favorables à la biodiversité	Unité	2017	2018	2019	Cumul des surfaces restaurées
Surfaces restaurées (compensation forestière et écologique)	Ha	8,77	24,27	9,04	42,1
<i>dont surfaces restaurées pour la compensation forestière</i>	Ha	0,00	17,70	6,48	24,2
<i>dont surfaces restaurées pour la compensation écologique</i>	Ha	8,77	6,57	2,56	17,9
Conventions de coopération signées	nombre	2	4	4	

Action 3 : Accompagner les riverains au plus près des chantiers	Unité	2018	2019	
Agents de proximité déployés	nombre		15	
Sollicitations / contacts avec les agents de proximité	nombre		4 278	
Information sur les palissades de chantier	nombre		47	
Documents de communication diffusés	nombre		442	
Rencontres sur site (porte-à-porte, permanences, réunions collectives dédiées)	nombre	100	300	
Demandes de réclamation enregistrées	nombre	880	1 060	
Demandes d'information enregistrées	nombre	2 945	4 000	
Logements et familles accompagnées	nombre	946 91% sur la ligne 15 Sud et 9% sur la ligne 16	1 175 85% sur la ligne 15 Sud et 15% sur la ligne 16	
Échanges avec les bailleurs et les syndicats de copropriété	nombre	50	100	
Conventions signées avec des bailleurs sociaux franciliens	nombre	22	25	
Protocoles individuels réalisés	nombre	19	190	
Part du parc social concerné dans les dossiers instruits	%	90	75	
Part d'acceptation des propositions de la Société du Grand Paris aux riverains	%	98	94	
Budget engagé	M€ HT		1	6,570

	Unité	2017	2018	2019	Cumul
Commission d'indemnisation amiable	nombre	8	9	5	33
Demande d'indemnisation des activités économiques enregistrées sous maîtrise d'ouvrage SGP / demandes toutes MOA (SGP et RATP ligne 14)		51/51	45/50	39/40	185/187
Demandes examinées par la commission (sous maîtrise d'ouvrage SGP) / demandes toutes MOA (SGP et RATP ligne 14)	nombre MO SGP / nombre total	35/35	36/38	21/22	128/131 <i>soit 69% des dossiers MO SGP instruits</i>
Activités économiques riveraines indemnisées (sous maîtrise d'ouvrage SGP) / toutes MOA (SGP et RATP ligne 14)		18/18 <i>soit 51% des demandes sous MO SGP instruites</i>	11/12 <i>soit 30% des demandes sous MO SGP instruites</i>	11/11 <i>soit 52% des demandes sous MO SGP instruites</i>	58/59 <i>décisions favorables du directoire soit 45% des demandes sous MO SGP instruites</i>
Indemnisation versée aux titres de préjudices économiques subis par les riverains du Grand Paris Express	€ HT	551 000	425 475	481 378	1 457 653

**AXE 2 : FAVORISER L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE**

Action 1 : Encourager la valorisation des déblais	Unité	2018	2019
Pourcentage de déblais valorisés	%	47	39
Quantité de matériaux valorisés au cours de l'année	tonnes	1 377 200	2 132 275

Conventions signées pour la recherche et mise en œuvre de projet de valorisation	nombre		5
Appels à projets lancés en termes de valorisation	nombre	1	3
Taux de réemplois sur site	%	2,2	3
Quantité de matériaux valorisés en valorisation matière (cimenterie, platerie, recyclage)	tonnes	79 955	185 911
<b>Action 2 : Expérimenter l'utilisation de matériaux recyclés dans la construction des ouvrages</b>	<b>Unité</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Projets innovants soutenus	nombre	0	1
Nombre de conventions signées	nombre	0	2

**AXE 3 : PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX CLIMAT-ÉNERGIE**

<b>Action 1 : Encourager la mise en place d'actions favorables aux réductions des gaz à effet de serre</b>	<b>Unité</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Plateformes créées pour les chantiers en bord à voie d'eau	nombre	1	3
Sites de transbordement en bord à voie d'eau/ferroviaire utilisés	nombre	13	13
<i>dont sites de transbordement fluvial</i>	nombre	13	12
<i>dont sites de transbordement ferroviaire</i>	nombre	0	1
Sites intermédiaires de traitement et de tri accessible par voies d'eau/ferroviaire utilisés	nombre	5	5
<i>dont sites intermédiaires accessibles par transport fluvial</i>	nombre	5	5
<i>dont sites intermédiaires accessibles par transport ferroviaire</i>	nombre	0	0
Exutoires accessibles par voies d'eau/fer ayant réceptionné des déblais	nombre	15	13
<i>dont exutoires accessibles par voie fluviale</i>	nombre	13	12
<i>dont exutoires accessibles par voie ferroviaire</i>	nombre	0	1
Quantités de déblais ayant fait l'objet d'un transport fluvial directement depuis les emprises travaux	tonnes	0	182 499
Pourcentage de déblais ayant fait l'objet d'un transport fluvial directement depuis les emprises travaux	%	0	3
Quantité de déblais ayant fait l'objet d'un transport fluvial sur tout ou partie de son trajet jusqu'à leurs exutoires finaux (avec ou sans préacheminement/post-acheminement routier)	tonnes	313 451	589 453
Pourcentage de déblais ayant fait l'objet d'un transport fluvial sur tout ou partie de son trajet jusqu'à leurs exutoires finaux (avec ou sans préacheminement/post-acheminement routier)	%	11	11
Quantités de déblais ayant fait l'objet d'un transport ferroviaire	tonnes	0	51 013
Pourcentage de déblais ayant fait l'objet d'un transport ferroviaire	%	0	0,5
<b>Action 3 : Anticiper les risques liés aux changements climatiques</b>	<b>Unité</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Chantiers ayant engagé une vigilance par rapport à un risque inondation	nombre	15	0

**AXE 4 : INTÉGRER LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DANS LE FONCTIONNEMENT DE L'ENTREPRISE**

<b>Action 1 : Maîtriser et réduire l'empreinte environnementale de l'exploitation du site et développer les bonnes pratiques</b>	<b>Unité</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Part des collaborateurs utilisant les transports en commun (sur la base du remboursement de l'abonnement)	%	75,5	79,5
Indicateurs de performance et de consommation	-	Suivi des prescriptions après le projet de déménagement prévu en 2020	
<b>Action 2 : Intégrer des critères environnementaux et sociaux dans le choix des prestataires internes et s'assurer de leur mise en œuvre</b>	<b>Unité</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Indicateurs de consommation	-	Suivi des prescriptions après le projet de déménagement prévu en 2020	

**ORIENTATION 3 : PARTICIPER À LA CRÉATION DE LA VILLE DE DEMAIN****AXE 1 : CONTRIBUER À LA TRANSFORMATION DE LA MOBILITÉ**

<b>Action 1 : Favoriser le développement de l'intermodalité autour des gares pour encourager le recours aux modes alternatifs à la route</b>	<b>Unité</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Études de pôle lancées	nombre cumulé	63	63	63
Études de pôles validées	nombre cumulé	0	0	1
Pôles livrés	nombre cumulé		Travaux non démarrés	
Budget engagé de financement des études de pôle	k€/an cumulé	6 150	6 150	6 250
Budget des subventions engagées pour la réalisation des espaces publics	k€/an cumulé	Pas de projet des espaces publics soumis		
Réunions de présentation du référentiel espaces publics en interne et externe	nombre	Référentiel diffusé en 2019		8

**AXE 2 : FAIRE DES QUARTIERS DE GARE DES QUARTIERS DE VILLE**

<b>Action 1 : Contribuer à la densification et à la mixité des villes</b>	<b>Unité</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Projets immobiliers connexes attribués à des opérateurs	nombre cumulé	8	9	9
Mètres carrés de projets urbains et immobiliers produits	m <sup>2</sup> cumulé	80 000	100 000	100 000

<b>Action 2 : Construire les gares comme éléments emblématiques structurant du patrimoine de demain</b>	<b>Unité</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Tandems architecte-artiste constitués	nombre cumulé	6	20	32
Gares dont la conception architecturale est validée	nombre cumulé	19	31	39

**AXE 3 : CONCEVOIR ET RÉALISER UNE INFRASTRUCTURE MAINTENABLE ET MODERNE SUR LE LONG TERME**

<b>Action 1 : Garantir la maintenabilité, l'exploitabilité et la durabilité du réseau</b>	<b>Unité</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Conventions, contrats et protocoles signés	nombre cumulé	Liste identifiée en 2019	
Nombre d'activités impliquées dans le cadre du plateau projet commun	nombre	PPC non mis en œuvre	40
Nombre d'ateliers réalisés dans le cadre du plateau projet commun	nombre	PPC non mis en œuvre	env. 60
Comités de coordination SGP/IDFM	nombre	5	5
Comités de pilotage tripartites SGP/IDFM/RATP	nombre	2	1
<b>Action 2 : Capitaliser sur le numérique pour améliorer l'expérience voyageur et favoriser le développement territorial</b>	<b>Unité</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Kilomètres de tubes déployés dans le réseau	km	Déploiement non démarré	2
Consultations lancées dans le cadre de l'exploitation des axes numériques	nombre	Consultation non initiée	2

**ORIENTATION 4 : TRAVAILLER POUR ET AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE****AXE 1 : ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL AUTOUR DU PROJET**

<b>Action 1 : Favoriser l'innovation sociale et territoriale autour des chantiers et des futures gares</b>	Unité	2017	2018	2019
Conventions en vigueur avec les parties prenantes des territoires (hors convention pour la valorisation des déblais)	nombre	5	9	10
Projets identifiés et étudiés	nombre	1	3	3
Projets lancés	nombre	0	1	3
<b>Action 2 : Favoriser l'accès des TPE/PME et des entreprises de l'économie sociale et solidaire (ESS) à la réalisation du Grand Paris Express</b>	Unité	2017	2018	2019
TPE/PME travaillant sur les chantiers depuis le début du projet	nombre cumulé	Observatoire des PME créé en 2017	1 336	2 887
Montant total contractualisé auprès de TPE/PME	M€		1 087 (9 lots de génie civil)	1 327,5 (12 lots de génie civil)
<i>dont montant total contractualisé auprès de TPE/PME franciliennes</i>	M€		547	865
Montant total engagé auprès de TPE/PME pour les marchés en vigueur	M€		774	1 213
Avancement sur l'objectif TPE/PME (par rapport aux montants engagés à date)	%/objectifs de 20%		14,2	18,2
Structures de l'ESS employées par les titulaires de nos marchés et la Société du Grand Paris	nombre			13
Montant total engagé	M€			6,17

**AXE 2 : FAVORISER L'INSERTION ET LA FORMATION DANS LE CADRE DU PROJET**

<b>Action 1 : Favoriser l'insertion professionnelle des personnes éloignées de l'emploi</b>	Unité	2018	2019
Heures de travail cibles pour les personnes éloignées de l'emploi (sur la base des marchés en vigueur)	heures	4 291 284	11 275 410
Heures de travail réalisées par des personnes éloignées de l'emploi à date (sur la base des marchés en vigueur)	heures	483 008	1 327 316
Personnes travaillant sur les chantiers	nombre cumulé	4 800	6 500
Personnes en insertion sur les chantiers	nombre cumulé	788	1 647
<i>Sexe (Homme/Femme)</i>	nombre	701/87	1 448/199
<i>Âge (- de 26 ans/26-49 ans/+ de 50 ans)</i>	nombre	197/458/133	496/915/236
<i>Habitent sur le territoire (EPT) sur lequel ils travaillent</i>	nombre	623	1 280
<i>Statut à l'insertion (RQTH/-26ans /Minimas sociaux/+50 ans/DELD/Autres)</i>	nombre	19/159/115/ 36/321/138	48/368/269/ 61/786/115
Visites « métier » adulte à la Fabrique du métro	nombre		42
Prescripteurs et demandeurs d'emploi reçus à la Fabrique du métro	nombre		154
Suivis avec unité emploi/insertion	nombre		12
<b>Action 2 : Développer la formation et contribuer à l'accès des différents publics aux métiers du Grand Paris Express</b>	Unité	2018	2019
Outils pédagogiques « métier » élaborés et diffusés	nombre	3 000	6 000
Nombre de jeunes sensibilisés en milieu scolaire	nombre	2 693	2 300
Nombre de jeunes sensibilisés dans le cadre d'actions pédagogiques tenues par la Société du Grand Paris	nombre	1 500	3 331

Nombre de jeunes ayant participé à des actions citoyennes dans le cadre du projet	nombre	500	1 853
Nombre de jeunes ayant participé à des visites scolaires à la Fabrique du métro	nombre	1 000	1 180
Nombre de jeunes sensibilisés lors de salons	nombre	7 000	7 344

**AXE 3 : ENTREtenir UN DIALOGUE CONTINU AVEC LES ACTEURS DU TERRITOIRE**

<b>Action 1 : Travailler en concertation avec les territoires</b>	Unité	2018	2019	
Conférences de ligne (hors ligne 14 Sud)	nombre		6	
Comités de pilotage (Copil) avec les partenaires locaux	nombre		27	
Comités de suivi des travaux (Cosu) avec les partenaires locaux	nombre		43	
Réunions publiques réalisées dans les communes	nombre		70	
Rendez-vous élus/ services	nombre		220	
Visites chantier	nombre		43	
Rencontres écoles/laboratoires/entreprises	nombre		32	
Autres rencontres avec des insitutionnels (députés, sénateurs, préfets, président des conseils départementaux)	nombre		101	
Nombre de comités emplois en lien avec les acteurs des territoires et les entreprises	nombre	12	13	
<b>Action 2 : Faire connaître le Grand Paris Express et ses différentes facettes</b>	Unité	2018	2019	
Participants KM	nombre	16 200	6 000	
Réunions publiques d'information	nombre		34	
Participants aux réunions publiques d'information	nombre		4 000	
Chiffre global de fréquentation de la Fabrique du métro	visiteurs	3 189	13 942	
	<i>scolaires</i>	visiteurs	1 099	2 799
	<i>collectivités</i>	visiteurs	372	766
	<i>partenaires</i>	visiteurs	592	1 662
Nombre de visites de chantier	Mises en place en 2019		1 600	
Nombre de groupes accueillis à la Fabrique du métro	nombre	159	570	
Nombre d'abonnés sur les réseaux sociaux				
	<i>Facebook</i>	abonnés	15 377	17 536 Soit +14%
	<i>Twitter</i>	abonnés	17 236	19 570 Soit +13,5%
	<i>LinkedIn</i>	abonnés	19 500	45 180 Soit +130%
	<i>Instagram</i>	abonnés	2 870	4 690 Soit +63%
Nombre de visites du site Internet de la Société du Grand Paris	nombre		1 250 518	
Nombre de visites sur la carte interactive	nombre de vues		441 908	
Questions/Réponses sur la FAQ du site Internet de la Société du Grand Paris	nombre		620	

# Une gouvernance solide

**Dans le cadre de sa mission au service de l'État, la structuration de la Société du Grand Paris vise à répondre aux exigences de la feuille de route gouvernementale, rendue publique en février 2018, avec une organisation tournée durablement vers l'efficacité opérationnelle.**

Placée sous l'autorité du gouvernement français à travers trois ministères de tutelle : ministère de la Transition écologique et solidaire, ministère de l'Économie et des Finances et ministère de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, la Société du Grand Paris est structurée autour de trois instances principales qui placent les élus au cœur de la maîtrise d'ouvrage.

## **Le conseil de surveillance**

Le conseil de surveillance, dont la mission est de valider les orientations générales de la politique de la Société du Grand Paris, est composé de 21 membres, représentants de l'État et des territoires d'Île-de-France. Présidé par Patrick Braouezec, président de l'établissement public territorial Plaine Commune, le conseil de surveillance se réunit plusieurs fois par an. Il valide les orientations générales de la politique de l'entreprise publique, contrôle ses comptes financiers et les opérations d'aménagement et de construction qu'elle conduit. Le conseil de surveillance s'est réuni à six reprises en 2019. En vue de l'information du conseil de surveillance, le comité d'audit et des engagements

a un rôle de supervision des risques et de contrôle des activités de la maîtrise d'ouvrage. Présidé par Christian Favier, le comité instruit les sujets et formule des avis et observations pour le compte du conseil de surveillance. Il a, en particulier, assuré au premier semestre 2019 le pilotage d'un audit externe indépendant commandité par le conseil de surveillance et le directoire. Il est composé de membres élus et représentants de l'État issus du conseil de surveillance, ainsi que de deux personnalités qualifiées au profil industriel et financier. Le comité d'audit et des engagements s'est réuni six fois en 2019.

## **Le directoire de la société du Grand Paris**

Sous l'autorité du conseil de surveillance, le directoire de la Société du Grand Paris est chargé de mettre en œuvre les décisions et les recommandations votées dans le respect du calendrier fixé. Sous la responsabilité de son président Thierry Dallard, nommé par le président de la République, le directoire compte trois membres qui exercent leurs fonctions de manière collégiale. Le directoire a notamment décidé d'instituer une commission d'examen des procédures des marchés afin de garantir le respect des procédures de publicité et de mise en concurrence qui sont applicables à la Société du Grand Paris et d'assister le président du directoire pour l'attribution des marchés de travaux, de fournitures et de services. Cette commission est composée de 11 membres dont six personnalités extérieures. Elle est présidée par Francis Rol-Tanguy, conseiller-maître à la Cour des comptes. Un représentant de la mission de contrôle économique et financier des transports y assiste également.

## **Le comité stratégique**

Enfin, le comité stratégique de la Société du Grand Paris complète cette organisation. Sous la présidence de Bernard Gauducheau, maire de Vanves et conseiller régional d'Île-de-France, ce comité stratégique réunit 182 membres – élus et acteurs socio-économiques franciliens – qui débattent et formulent des propositions sur le nouveau métro et les futurs quartiers de gare. Le comité stratégique s'est réuni à une reprise durant l'année 2019.

## **Un conseil d'évaluation**

Le conseil d'évaluation vient également d'apprécier les effets du projet dans ses aspects économiques, urbains, sociologiques et territoriaux. Mis en place en 2017, ce conseil s'est réuni à deux reprises en 2019. Il vient d'élargir les travaux du **conseil scientifique** des économistes de la Société du Grand Paris, chargé d'apprécier les travaux et de mesurer les bénéfices socio-économiques du projet. Ce conseil scientifique, présidé par Dominique Bureau, président de l'Autorité de la statistique publique, 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.

# Les données financières

**Avec 3 milliards d'euros de dépenses, soit une hausse de 13 % par rapport à 2018, l'année 2019 est marquée par l'intensification des travaux de génie civil, notamment sur les lignes 15 Sud et 16. La Société du Grand Paris a ainsi engagé 15,2 milliards d'euros pour le Grand Paris Express et a contribué à hauteur de 2,4 milliards d'euros à plusieurs projets de modernisation de réseaux de métro et RER existants, dans le cadre du plan de mobilisation.**

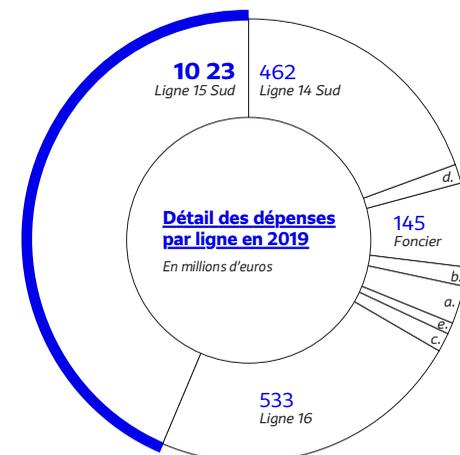
Le succès de deux nouvelles émissions obligataires vertes de référence à quinze et trente ans conforte la pertinence du modèle de financement du Grand Paris Express fondé sur une fiscalité locale dédiée permettant de rembourser une dette de long terme. Ce modèle a, en outre, été renforcé en 2019 par une augmentation de près de 17 % des recettes fiscales à la suite des mesures votées en loi de finances, notamment la création d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour, du transfert total de l'IFER et de la modernisation de la TSB.

La communauté financière internationale a salué l'engagement de la Société du Grand Paris en faveur de la finance durable. Et la presse financière spécialisée lui a attribué plusieurs récompenses : « Green Bond Deal of the Year » par IFR, « Overall Most Impressive Green/ISR Bond Issuer » par Global Capital, et « Largest New Certified Climate Bond Issuer » par CBI.

## Une forte accélération du déploiement du Grand Paris Express

2,34 milliards d'euros ont été consacrés en 2019 au déploiement du Grand Paris Express sous l'impulsion, notamment, de l'accélération des chantiers :

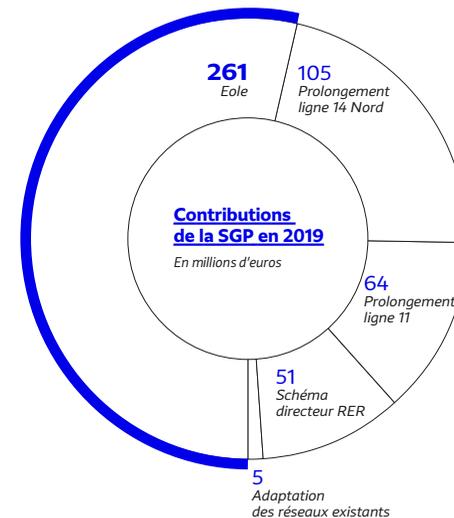
- de la ligne 15 Sud avec l'activité simultanée de huit tunneliers, la fin des travaux du premier marché de génie civil (arrière gare de Noisy - Champs) et le lancement des travaux du Centre d'exploitation Champigny.
- de la ligne 16 avec le lancement du premier tunnelier, le montage de quatre nouveaux, le démarrage des travaux de parois moulées des ouvrages situés entre Saint-Denis et Clichy - Montfermeil.



a. Ligne 17 Nord : 64  
 b. Ligne 18 : 34  
 c. Matériel roulant/VMI : 31  
 d. Ligne 15 Ouest : 30  
 e. Ligne 15 Est : 21

## Une contribution majeure à la modernisation du réseau francilien existant

Avec 486 millions d'euros au titre des interventions, la Société du Grand Paris poursuit son soutien à plusieurs projets de modernisation des réseaux de métro et de RER existants, dans le cadre de conventions de financement, aux côtés de la région Île-de-France, de l'État, des collectivités et des opérateurs de transport.



## Des recettes fiscales en progression

À 672 millions d'euros, les recettes fiscales franciliennes directement affectées à la Société du Grand Paris se composent ainsi :

- la taxe sur les surfaces de bureaux pour 465 millions d'euros ;
- la taxe spéciale d'équipement pour 117 millions d'euros ;
- l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux pour 74 millions d'euros ;
- la taxe additionnelle à la taxe de séjour pour 12 millions d'euros ;
- la taxe sur les surfaces de stationnement pour 4 millions d'euros.

Les autres recettes s'élèvent à 46 millions d'euros sur l'exercice, dont 44 millions d'euros au titre de la refacturation du matériel roulant à Île-de-France Mobilités.

## Une franchise maintenant bien établie

En 2019, la Société du Grand Paris a lancé deux nouvelles émissions obligataires publiques vertes déployant ainsi sa courbe de crédit sur des maturités de long terme : à quinze ans (SGP 1.125 % 2034 de 2 milliards d'euros) et à trente ans (SGP 1.70 % 2050 de 1 milliard d'euros). Ces émissions ont été complétées par quatre placements privés de très long terme (225 millions d'euros).

La Société du Grand Paris a ainsi levé 3,225 milliards d'euros en 2019 (à un taux fixe moyen de 1,44 %) auprès d'une base diversifiée de près de 300 investisseurs institutionnels internationaux.

L'endettement financier net s'élève à 5 milliards d'euros à fin 2019 pour un total de bilan de 7,71 milliards d'euros en hausse de 3,1 milliards d'euros sur l'exercice et un résultat net négatif de 39 millions d'euros.



---

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

**Crédits iconographiques :** tous droits réservés Société du Grand Paris.

**Couverture :** Visite sur le chantier Saint-Denis Pleyel des architectes de la conférence Watford : Olivier Brunet

**Illustrations :** LEIB CHIGRIN

p.2 : Sébastien d'Halloyt | pp.4/5 : Laurent Villeret | p.9 : Laurent Villeret | p.12 : Leticia Pontual | p.13 : Gérard Rollando / Sébastien d'Halloyt | p.14 : Gérard Rollando | p.15 : Sébastien d'Halloyt / Julien Lelièvre - maquette TVK, avec la participation de TN+ | p.16 : Claire-Lise Havet | p.17 : Claire-Lise Havet | p.19 : Claire-Lise Havet | p.22 : Alstom | p.23 : Cyrus Cornut | p.24 : Gérard Rollando | p.25 : Eiffage Génie Civil / Julie Bourges | p.26 : Claire-Lise Havet | p.27 : Claire-Lise Havet | p.29 : Claire-Lise Havet | p.32 : Claire-Lise Havet | p.33 : Livia Saavedra / Quai#3 | p.34 : Olivier Brunet | p.35 : Cyrus Cornut | p.37 : Claire-Lise Havet | p.38 : Claire-Lise Havet | p.39 : Claire-Lise Havet | p.51 : Cyrus Cornut | p.63 : Claire-Lise Havet | p.68 : Pierre-Benoît Berthier | p.79 : Les Lumières Pleyel / Sogelym Dixence - Snøhetta - Baumschlager Eberle Architekten - Chaix & Morel et Associés - Ateliers 2/3/4/ - Mars architectes - Maud Caubet | p.82 : Agences Miralles-Tagliabue et Bordas+Peiro | p.83 : Leticia Pontual | p.84 : Chartier-Dalix Architectes et Duy Anh Nhan Duc / Susanna Fritscher et Cyril Trétout | p.88 : Chartier-Dalix Architectes | p.95 : Leticia Pontual | p.96 : Claire-Lise Havet | p.97 : Claire-Lise Havet / Leticia Pontual | p.98 : Quai#3 | p.99 : Exploradôme

**Impression :** Imprimerie de Compiègne.

**Édité en juillet 2020.**



**2, mail de la Petite-Espagne  
CS 10 011  
93212 La Plaine Saint-Denis Cedex**

SUIVEZ L'ACTUALITÉ  
DU GRAND PARIS EXPRESS

**[societedugrandparis.fr](http://societedugrandparis.fr)**

