
2015

La Société
du Grand Paris
vue par
ses acteurs

Recueil de témoignages

Rapport Le Grand Paris Express : un atout pour la région Capitale, un atout pour la France

**Rapport d'activité et
du développement durable 2015**

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



Édito de Jean-Yves Le Bouillonnet Président du Conseil de surveillance

L'année 2015 a été une année de consolidation et d'accélération pour le Grand Paris Express avec l'adoption, au mois de novembre, des trois derniers dossiers d'investissement concernant les lignes 15 Est, 17 et 18. L'intégralité du projet du Grand Paris Express est désormais engagée.

De plus, dès le mois de mars 2015, la SGP a procédé à l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre pour la ligne 14 Sud (pour laquelle la maîtrise d'ouvrage a été temporairement transférée à la RATP) ainsi que pour la ligne 15 Ouest en novembre. Par ailleurs, l'approbation du premier avant-projet de la ligne 15 Sud, en juillet, puis l'obtention de la deuxième déclaration d'utilité publique pour la ligne 16, en décembre, en sont également des temps forts.

Enfin, trois opérations de valorisation immobilière ont été attribuées, en lien avec les collectivités concernées, sur les gares de Bagneux, Créteil l'Échat et Issy RER.

Le rapport financier traduit cette montée en puissance du projet avec un doublement du niveau des dépenses d'investissement et un prélèvement sur le fonds de roulement en 2015, tout en constatant la stabilité des recettes affectées à la réalisation du projet, le maintien du rythme des acquisitions foncières et la stabilité des dépenses de fonctionnement.

Parallèlement, les équipes de la Société du Grand Paris ont poursuivi leur travail permanent de proximité et de concertation auprès des acteurs du Grand Paris, des élus et des habitants.

Enfin, le conseil de surveillance tient à saluer la qualité de la conduite du projet par les équipes de la Société du Grand Paris en lien étroit avec le Syndicat des transports d'Île-de-France. Mettant en application les décisions des deux comités interministériels dédiés au Grand Paris qui ont eu lieu en 2015, la Société du Grand Paris maintient un calendrier de travail soutenu.

04
Un métro
écologique

06
La carte du réseau
du Grand Paris
Express

08
Le profil
de la Société du
Grand Paris

10
Le Grand Paris
Express, moteur
économique
de la métropole

12
Entretien avec
Philippe Yvin

17
Les faits
marquants de
l'année 2015

27
Le Grand Paris
Express avance

43
La RSE au cœur
du projet

Rapport d'activité
et du développement
durable 2015. Le présent
rapport constitue
le rapport du directoire
prévu par l'article 15
du décret n° 2010-756
de juillet 2010 relatif à
la Société du Grand Paris.

53
La Société
du Grand Paris

Un métro

**Une ville
intelligente
et durable**

écologique

Circulant en rocade autour de la capitale, le futur réseau de transport de la région Capitale connectera tous les territoires de l'Île-de-France entre eux et avec Paris. Il sera un accélérateur économique et technologique sans précédent, qui reliera les trois aéroports franciliens, les quartiers d'affaires et les pôles scientifiques.

Le réseau simplifiera le quotidien des Franciliens. Il réduira les disparités spatiales et de mobilité.

Il contribuera à créer de nouveaux pôles de développement pour une richesse mieux répartie et un accès à l'emploi facilité. À terme, le Grand Paris Express générera 100 milliards d'euros de PIB supplémentaire. Plus de 115 000 emplois seront créés à horizon 2030, s'ajoutant à ceux créés par la croissance naturelle de la région. Autour des 68 gares du futur métro, ce sont entre 250 000 et 400 000 logements qui seront construits.

Le Grand Paris Express est donc plus qu'un réseau de transport, c'est l'ossature du futur développement de toute la région Capitale, qui servira les collectivités, les acteurs économiques et les habitants, et offrira un gisement d'innovations inédit. En irriguant les territoires de la métropole, le Grand Paris Express favorisera le report des déplacements individuels vers les transports collectifs et l'usage de circulations douces autour de ses 68 nouvelles gares. Il contribuera à limiter les émissions de gaz à effet de serre au service d'une région Capitale plus respectueuse de l'environnement.

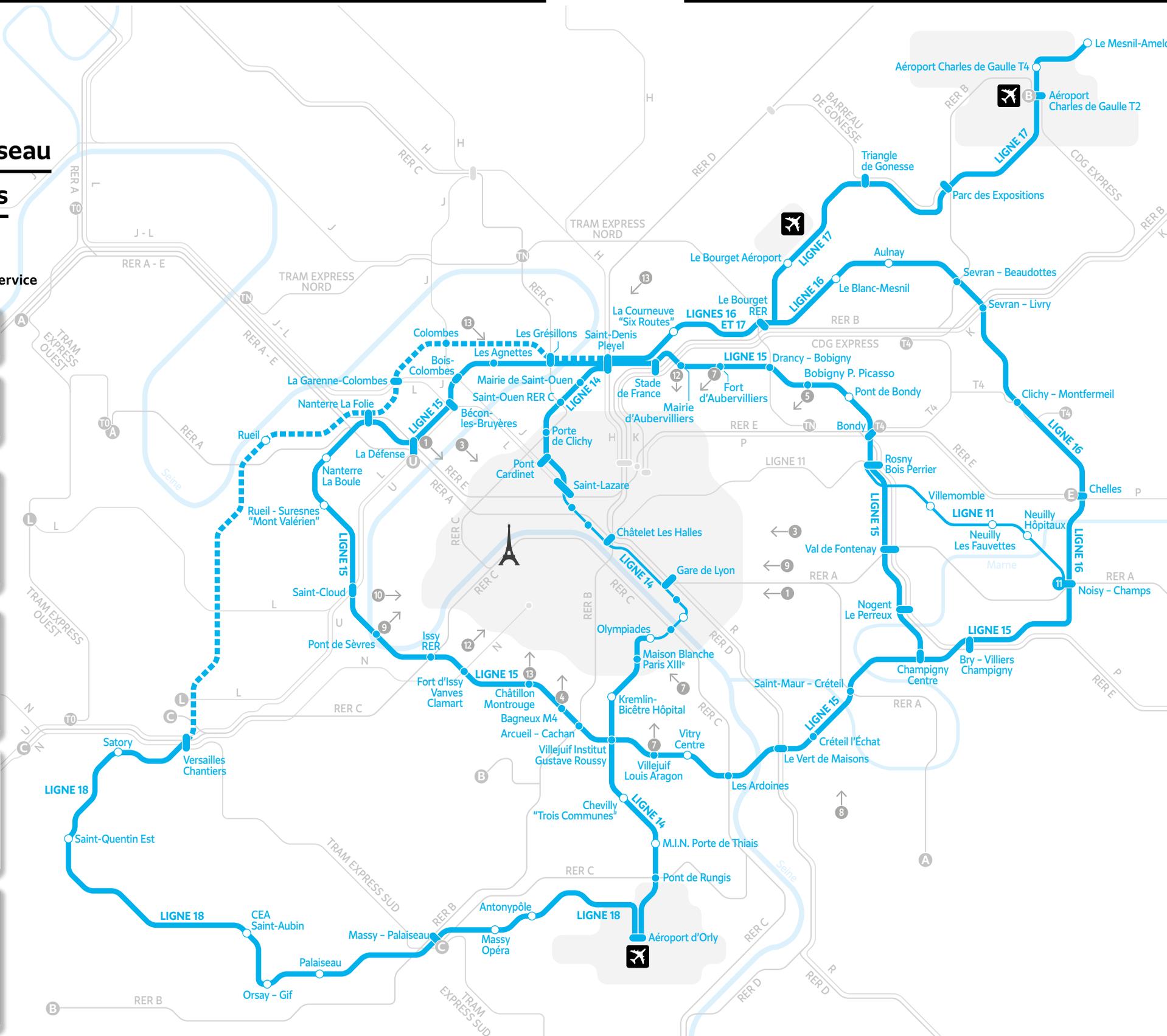
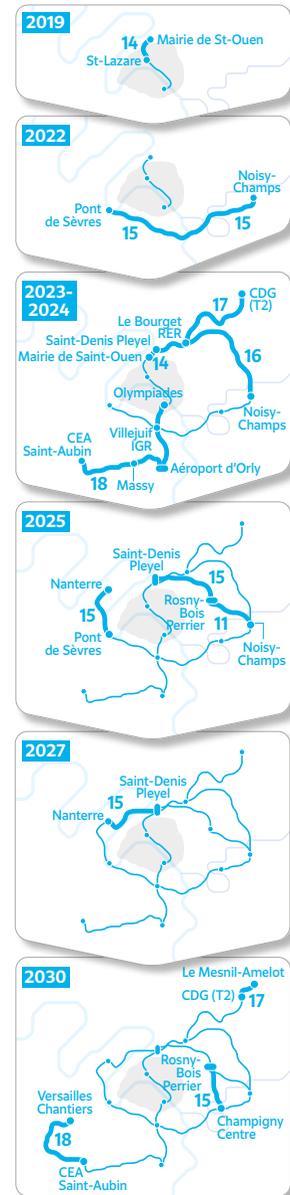
**“Le Grand Paris,
une métropole
parisienne plus forte
en France, c'est
une France plus
forte en Europe.”**

François Hollande

La carte du réseau du Grand Paris Express

Express

Calendrier des mises en service



200 km de nouvelles lignes

4 lignes supplémentaires

68 gares interconnectées

90% en souterrain

2 millions de voyageurs au quotidien

100% automatique

2 à 3 minutes d'attente entre deux rames

55 km/h de vitesse de circulation en moyenne

- Au-delà de 2030
- ⑩ → Terminus de métro
- Gare avec correspondance modes lourds
- Autres gares 2 km

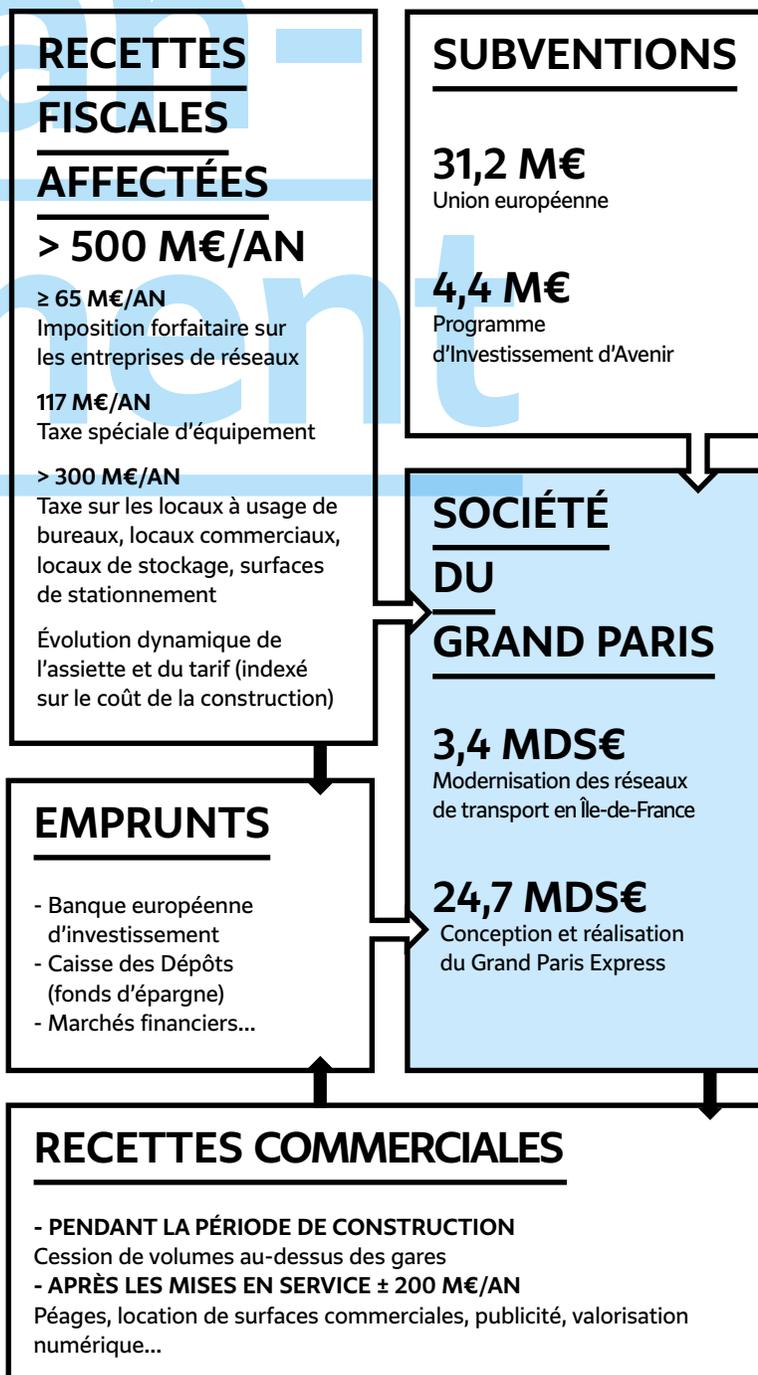
Financement

Un projet d'intérêt national

Le Grand Paris Express est un projet d'intérêt national, qui vise à permettre à la première région économique d'Europe de renforcer son attractivité pour affronter la compétition des autres métropoles mondiales au XXI^e siècle.

Le Grand Paris Express est une réponse à trois défis :

- améliorer la vie quotidienne des 12 millions de Franciliens;
- désenclaver les territoires aujourd'hui mal desservis;
- renforcer le développement économique et urbain des territoires.



Julien SENÈZE,
 directeur financier

"La SGP bénéficie d'un modèle de financement global : la totalité du Grand Paris Express mais également les contributions aux autres projets financés par la SGP font caisse commune au sein d'un dispositif de financement unique. Ce modèle est un puissant moteur de financement. Il est désormais utilisé à plein régime."

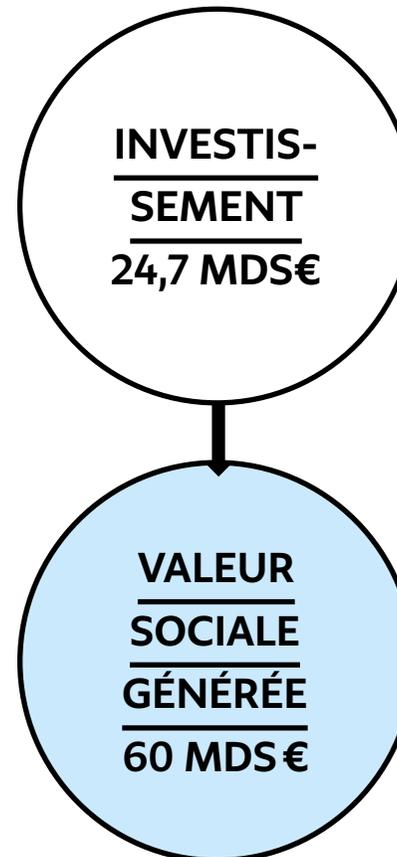
Béné- fices

Les bénéfices sociaux et économiques

Selma MOULOU, responsable achats infrastructures et sites de maintenance

“Au-delà de notre activité opérationnelle achats, l'année 2015 a été marquée par un travail collaboratif avec toutes les parties prenantes du tronçon de la ligne 15 Sud pour préparer et déployer les marchés de génie civil.”

La compétitivité et l'emploi sont au cœur de la feuille de route définie par le gouvernement français.



PIB SUPPLÉMENTAIRE
100 MDS€

TAUX DE RENTABILITÉ (SOCIO)-ÉCONOMIQUE
7-8%

RECETTES FISCALES COMPLÉMENTAIRES
40 MDS€

EMPLOIS
115 000
+ 15000/AN pendant les travaux

Pers- Le Grand Paris Express, moteur économique de la métropole pectives

La métropolisation est une dynamique spatiale qui concentre des activités économiques, scientifiques, politiques, culturelles et des fonctions tertiaires supérieures. Depuis des décennies, la croissance rapide de l'économie résulte de cette dynamique engagée par les grandes métropoles aux États-Unis, en Asie ou en Europe. Par l'ampleur de son tracé, le Grand Paris Express va relier les grands pôles d'activité de l'Île-de-France, rapprocher les habitants des bassins d'emplois et désenclaver certains territoires. Le futur métro va ainsi renforcer la création de valeur et accélérer l'attractivité économique du territoire francilien.

Croissance et emploi

En 2030, lors de sa mise en service complète, le Grand Paris Express contribuera à générer 100 à 200 milliards d'euros de PIB supplémentaire — soit 15 à 30% de plus qu'aujourd'hui. Cette croissance additionnelle débouchera sur des recettes

fiscales estimées entre 40 et 80 milliards d'euros. Plus de 115 000 emplois s'ajoutant à ceux suscités par la croissance naturelle de la région seront créés. Le chantier lui-même va générer environ 18 000 emplois directs et non délocalisables par an à partir de 2018. S'y ajouteront un volume important d'emplois indirects liés à la fabrication des fournitures de chantier. Les travaux du Grand Paris Express représentent aussi une opportunité pour favoriser l'insertion par l'emploi de personnes éloignées du marché du travail et l'accès à la commande publique des PME. Au final, le coût d'investissement du Grand Paris Express est de 24,7 milliards d'euros pour un bénéfice socio-économique d'au moins 60 milliards d'euros (valeur sociale actualisée créée par l'infrastructure).

Des territoires clés de l'attractivité mieux connectés

Les territoires clés de l'attractivité économique seront tous interconnectés : les aéroports d'Orly, Roissy et Le Bourget (90 millions

de passagers), les congrès et les salons, les quartiers d'affaires de Paris Centre, La Défense (premier quartier d'affaires en Europe avec 2 500 entreprises et 160 000 salariés) et La Plaine-Saint-Denis, ainsi que les grands pôles de R&D (le Plateau de Saclay, premier pôle de recherche et d'enseignement supérieur en Europe — 10% de la recherche fondamentale française et 20% en énergie et physique —, la Vallée de la Bièvre, spécialiste des biotechnologies, ou encore la Cité Descartes, consacrée à la Ville Durable). Dans un scénario « vertueux » de plus grande productivité économique et écologique, cet effet de proximité sera prépondérant dans la diffusion des idées et des technologies. Autour des points de connexion entre le futur métro automatique et les autres réseaux de transport (RER, Transilien, tram, bus), seront créés de véritables pôles d'investissement. Ces pôles représenteront des opportunités pour les investisseurs du monde entier. Des territoires d'investis-

Patricia CHIROUZE,
adjointe au directeur des relations
territoriales du 94 et du 75

“Le Grand Paris Express est un chantier technico-géopolitique qui nécessite beaucoup de concertation avec les élus municipaux et départementaux. Je retrouve cette dimension dans mes fonctions à la direction des relations territoriales : écouter les partenaires, les informer, expliquer les choix et les contraintes, prévenir les conflits.”

1.



2.



3.



Jacques THISSE,
économiste, professeur
à l'université de Louvain

“La ville économique est sortie de ses murs depuis longtemps : l'agglomération économique que l'on appelle métropole avait donc besoin de nouvelles infrastructures de transport pour désenclaver certains de ses territoires.”

sements durables sont d'ores et déjà identifiés, qui concentreront des activités dans les domaines de la recherche, de l'innovation, de la santé, des biotechnologies, de la création, de la finance, du tourisme d'affaires et de la ville durable.

Désenclavement et cohésion sociale

L'implantation des 68 gares du métro automatique a fait l'objet d'études approfondies, afin de soutenir le développement de nouvelles centralités et de créer des nœuds de communication facilitant les déplacements de banlieue à banlieue. Les acteurs publics ont entrepris de libérer du foncier. À terme, entre 250 000 et 400 000 logements seront construits autour des gares du Grand Paris. Des projets d'aménagement sont à l'étude ou en cours de réalisation sur plus d'une

vingtaine de sites. Le futur métro améliorera également la répartition des richesses et corrigera les déséquilibres territoriaux, en reliant mieux les habitants aux différents pôles d'activité de la métropole. Le Grand Paris Express désenclavera les territoires — dont beaucoup sont au cœur de la géographie prioritaire de la politique de la ville — et améliorera l'accès à l'emploi, à la santé ou encore à la culture.

UN PROGRAMME POUR MAÎTRISER LES IMPACTS DES TRAVAUX SUR LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

La SGP a développé, dès 2015, une approche pragmatique traitant de la relation quotidienne au chantier, du maintien de l'activité et de la réparation du préjudice. Le soutien aux activités économiques par un accompagnement individuel et une programmation d'actions de dynamisation a été confié aux chambres consulaires, avec la mise à disposition d'un numéro unique : 01 49 56 56 57 et d'une adresse mail : mission.ligne15@cci-paris-idf.fr. Le Directoire a décidé de l'installation, dès janvier 2016, d'une procédure d'indemnisation amiable autour d'une commission qui se réunit tous les mois. Ce dispositif s'adresse aux professionnels riverains des travaux, subissant une baisse sensible de leur activité ou un surcoût lié à l'exploitation de leur entreprise.

1.

Esplanade de La Défense.

2.

Quartier de Saint-Denis.

3.

Tramway dans Paris.

Entretien avec Philippe Yvin

Président du directoire
de la Société du Grand Paris

Le Grand Paris Express a franchi des étapes décisives en 2015. Pouvez-vous revenir sur les principales d'entre elles ?

Philippe Yvin L'étape la plus importante a été l'adoption de tous les dossiers d'investissement en novembre. Désormais, l'ensemble des études de maîtrise d'œuvre est lancé, ce qui est important pour la crédibilité du projet. L'approbation du premier avant-projet de la ligne 15 Sud et l'obtention de la deuxième déclaration d'utilité publique pour la ligne 16 ont été aussi des temps forts. De même que l'accord avec la RATP pour la maîtrise d'ouvrage déléguée de la ligne 14 Sud et avec le STIF pour la reprise de

la ligne 15 Est. Sans oublier l'organisation de la première exposition *Les passagers du Grand Paris Express*, au MAC VAL de Vitry-sur-Seine, qui a rassemblé 20 000 visiteurs. L'année 2015 a été l'année de la consolidation du projet.

Vous avez dit que 2016 sera une année « effervescente ». Quelles seront les grandes étapes du projet ?

P. Y. Nous réalisons les trois dernières enquêtes publiques successivement sur les lignes 18, 17 Nord et 15 Est, ce qui représente un travail considérable lié aux réunions et consultations nécessaires. Nous travaillons les études d'avant-projet des lignes 14 Sud et 15 Ouest,



qui ont fait l'objet d'enquêtes publiques en 2015. Les travaux préparatoires ont démarré en mars 2016 sur la ligne 16. Enfin, les premiers travaux de génie civil vont être engagés avec le lancement des huit gros marchés sur la ligne 15 Sud pour un montant de trois milliards d'euros.

Quelles seront les priorités budgétaires du Grand Paris Express en 2016 ?

P. Y. Le financement de tous les avant-projets, des premiers travaux préparatoires, d'un certain nombre d'acquisitions foncières. Toutes les lignes ont leur feuille de route. Le Grand Paris Express est un projet global qui ne fonctionne pas par à-coups. La SGP s'engage aussi fortement dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports. Nous intervenons sur le prolongement de la ligne 14 au nord, dont nous assurons plus de 50 % du financement, le prolongement d'EOLE à l'ouest à hauteur de 1,5 milliard d'euros, la modernisation des RER et la prolongation de la ligne 11 entre Mairie des Lilas et Rosny-sous-Bois.

En 2017, nous aurons épuisé la trésorerie disponible et nous recourrons à l'emprunt sur les enveloppes que nous avons négociées avec la Caisse des Dépôts et la Banque européenne d'investissement (BEI). Nous ferons aussi appel aux marchés. Dans cette perspective, nous lançons une campagne de notation de la SGP.

L'avancement du projet est-il conforme au calendrier fixé ?

P. Y. Oui. Le calendrier global donne l'impression d'un projet au long cours mais il avance vite. La conception et la réalisation des lignes vont se faire en parallèle et non pas successivement, ligne par ligne. Dans quelques mois, tous les tronçons seront en étude d'avant-projet ou en phase de production. De plus, le financement du Grand Paris Express est global et sécurisé, il n'est pas suspendu à des négociations annuelles, ce qui conforte sa réalisation.

La SGP sera-t-elle au rendez-vous des grands événements internationaux que la capitale pourrait accueillir en 2024 et 2025 ?

P. Y. Le plus important à court terme est d'assurer le démarrage des travaux de génie civil. Cette phase amont est capitale. Nous continuons parallèlement de chercher des solutions innovantes pour optimiser

la gestion des chantiers. C'est le cas sur la ligne 16 pour améliorer le travail des tunneliers et permettre d'acheminer davantage de matériel. Et sur la ligne 15 Sud où nous avons ajouté trois tunneliers : au total, dix tunneliers travailleront sur les 33 kilomètres de la ligne.

Avez-vous le sentiment que les Franciliens s'approprient ce projet ?

P. Y. Pas encore car il n'est pas sorti de terre. La phase d'études est avant tout perçue par les acteurs institutionnels. Peu de gens savent qu'au-delà des 200 salariés que comptera la SGP fin 2016, 1 500 personnes travaillent dans les bureaux d'études, d'architecte, d'ingénierie pour concevoir le Grand Paris Express. Plus de 800 millions d'euros d'ingénierie sont engagés ! Le grand public a vu quelques travaux préparatoires. Quand les gros travaux de génie civil démarreront, alors les futurs usagers auront une vraie perception des choses.

Et que les contentieux surgiront ?

P. Y. Des comités de suivi des travaux seront mis en place avec les associations de riverains, qui nous feront des recommandations à l'instar de ce qui se pratique sur la ligne 15 Sud pour les travaux préparatoires. Là où il y a des bâtis vulnérables, nous proposons aux habitants de procéder à un diagnostic préalable qui permettra de gérer au mieux d'éventuels dommages. Nous venons de recruter un médiateur qui sera chargé d'enregistrer les plaintes des usagers en privilégiant un traitement à l'amiable, mais aussi de nous faire des propositions pour compenser les nuisances générées par les travaux et prévenir les conflits.

Quel bilan faites-vous du travail de concertation avec les élus locaux ?

P. Y. Le Grand Paris Express doit être un projet commun à la SGP et aux élus locaux. Les maires le portent au niveau local. Il y a une concertation approfondie sur l'implantation des gares et des ouvrages annexes, sur l'aménagement des quartiers de gare pour l'intermodalité, la circulation pendant les travaux, la vie du commerce local, etc. Les sujets sont multiples en amont et pendant la vie du chantier. Parallèlement, les maires ont bien compris que les 68 gares étaient un facteur essentiel d'attractivité. L'enjeu consiste à bien cadrer les ambitions en matière de projets urbains.

“Le Grand Paris Express sera une vitrine du savoir-faire des entreprises dans la conception d'un métro en zone urbaine et économique dense. Il renforcera l'attractivité de la région et de la métropole, cette dernière devenant inclusive puisque le métro désenclavera les quartiers.”

La SGP est très attendue sur le champ de l'emploi et de l'insertion. Comment répondez-vous à ces enjeux ?

P. Y. Les chantiers du Grand Paris Express généreront un besoin de 10 000 à 15 000 emplois annuels, qui ne seront pas forcément des créations. Avec l'Académie du Grand Paris, nous voulons créer une plateforme de formation pour les besoins du chantier, en lien avec la Fédération nationale des travaux publics (FNTP), la Fédération française du bâtiment (FFB) et la Région Île-de-France. Au-delà, nous voudrions faire acquérir aux personnes intéressées des compétences liées aux enjeux de développement économique autour des gares, qui pourraient ainsi être recrutées par les entreprises qui s'implanteront. Nous avons parallèlement fixé une clause de 5% d'heures d'insertion dans les marchés de travaux publics. Nous allons nous organiser avec les territoires concernés pour mettre en relation les entreprises et les jeunes qui sont les usagers de demain.

La jeunesse est donc une dimension essentielle de ce projet ?

P. Y. Absolument, et la pédagogie est essentielle. Nous allons mettre en place les « classes du Grand Paris » pour les collégiens et les lycéens, des modules pédagogiques à la disposition des enseignants. Des visites de chantier seront organisées. Nous voulons aussi associer les jeunes créateurs à travers la dimension innovation du projet : nous les accueillerons à la Fabrique du métro⁽¹⁾ pour accompagner leurs projets. Nous voulons aussi ouvrir le Grand Paris Express aux jeunes pousses qui ont une idée, par exemple de création d'un service dans une gare.

Vous rappelez régulièrement que le Grand Paris Express est un grand projet pour l'Île-de-France mais aussi pour la France. Pourquoi ?

P. Y. L'Île-de-France produit 32% de la richesse nationale mais n'en consomme que 22%. Donc 10% de la croissance est redistribuée. Le Grand Paris Express créera de la richesse supplémentaire dont les autres régions bénéficieront. Parallèlement, le métro du Grand Paris n'a pas d'équivalent dans le monde hormis en Arabie saoudite et en Chine. Il sera donc une vitrine du savoir-faire des entreprises dans la conception et la réalisation d'un métro en zone urbaine dense. Il renforcera l'attractivité de la région et de la métropole, cette dernière devenant inclusive puisque le métro du Grand Paris désenclavera les quartiers.

Comment l'innovation se décline-t-elle concrètement ?

P. Y. C'est le fil rouge du Grand Paris Express, de la conception du métro à sa réalisation en passant par la création de services. Innovation technique : conception des gares et tunnels assistée par ordinateur, surveillance par satellite des mouvements de terrain, matériaux économes, installation de la fibre à très haut débit... Innovation en matière environnementale avec une conception et une gestion des chantiers exemplaires : la « ville en chantier du XXI^e siècle » écoute les habitants, prend en compte les besoins des commerçants et des entreprises en soutenant leurs activités, lutte contre les nuisances des chantiers.

À l'occasion de la COP21, la SGP a publié ses sept engagements environnementaux. En quoi le Grand Paris Express sera-t-il exemplaire dans ce domaine ?

P. Y. « Prévenir, réduire, compenser » est notre principe pour prévenir les atteintes à l'environnement. La compensation consiste par exemple à planter des arbres dans le cadre d'une convention avec l'Office national des forêts (ONF) et l'Agence des espaces verts d'Île-de-France. Un comité d'évaluation contrôlera le respect de nos engagements, notamment en matière environnementale. La gestion exemplaire des déblais est un engagement fort : elle se fera selon le principe « caractériser, transporter en mode alternatif, valoriser », par le développement de leur traçabilité, le transport par voie fluviale et le recyclage à hauteur de 70% du volume produit.

Vous souhaitez affirmer la dimension culturelle du Grand Paris Express. Quelle sera-t-elle ?

P. Y. Nous voudrions aller au-delà de l'animation des chantiers et de la commande artistique. Notre projet culturel doit valoriser les ressources, la mémoire et le patrimoine des territoires traversés par le métro. Nous voulons associer les 270 acteurs culturels recensés autour des 68 gares du Grand Paris et mettre en valeur leurs projets. La Cité de la céramique sera par exemple associée à la création de la gare de Sèvres. Une Villa Médicis sera créée à Clichy - Montfermeil pour soutenir la création.

1. La Société du Grand Paris se dote d'un lieu nouveau à partir de début 2017, La Fabrique du métro, à Saint-Ouen, lieu de partage, d'expérimentation et d'innovation sur le projet.

Retour sur une année riche d'événements mar- quant

1.



2.



**1. EN 2015,
LES LIGNES 14 SUD
ET 15 OUEST
ONT FAIT L'OBJET
D'UNE ENQUÊTE
D'UTILITÉ
PUBLIQUE.**

Une enquête publique unique dite « loi sur l'eau et projets de construction des gares et du site de maintenance des infrastructures » s'est déroulée à l'automne sur la ligne 15 Sud. Une concertation renforcée a eu lieu au printemps sur la ligne 18, en amont de l'enquête publique qui s'est déroulée début 2016, suivies par les enquêtes publiques des lignes 17 Nord et 15 Est.

**2. EN AVRIL 2015,
LA SGP A REÇU
RICHARD
BLAKEWAY,**

adjoint au maire de Londres, en charge du Logement et de l'Aménagement, ainsi que David Lunts, *Executive Director*. Objectif : comprendre le projet du Grand Paris et notamment l'articulation entre le projet transport et l'évolution des territoires sur les plans urbanistique, immobilier, économique et social.

3.



3. LE CONSEIL DE SURVEILLANCE, COMPOSÉ

DE 21 MEMBRES, représentant l'État et les collectivités territoriales, est chargé d'approuver les orientations générales de la politique de la SGP, sa gestion financière, les opérations d'investissement et d'aménagement. En 2015, il s'est réuni quatre fois.

4. LE 3 MARS, LA SGP LANCE LA PREMIÈRE PHASE

de sa politique *open data* en ouvrant des données de conception du Grand Paris Express. Le 25 mars au NUMA, elle tient un premier atelier de réflexion stratégique sur l'innovation ouverte autour d'acteurs du numérique et de l'innovation territoriale. La SGP poursuit également sa démarche pendant le Festival Futur en Seine, du 10 au 14 juin.

5.



5. COMME CHAQUE ANNÉE,

la SGP présente le Grand Paris Express au MIPIM en mars, au salon des maires d'Île-de-France en avril, à Futur en Seine en juin et au SIMI en décembre.

18

4.



6.



6. MARDI 24 MARS 2015, PHILIPPE YVIN,

président de la SGP, répond aux questions de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale sur la gestion des déchets de chantiers du Grand Paris. Lors des échanges, il valorise la démarche inédite d'écoconception mise en œuvre autour des

chantiers du Grand Paris Express et détaille trois objectifs environnementaux prioritaires : privilégier les modes de transport fluvial et ferroviaire ; valoriser le maximum de terres excavées en transformant les déchets en matière première selon le principe de l'économie circulaire ; assurer une traçabilité rigoureuse des déblais à travers une chaîne de contrôle.

7.

7. EN AVRIL, QUATRE NOUVELLES ENTREPRISES

concessionnaires signent la charte des travaux préparatoires de la ligne 15 Sud : Bouygues Télécom, Suez Environnement, SIAAP et Numéricable. Cette signature intervient au moment où commencent les premiers coups de pioche des travaux préparatoires au chantier de la ligne 15 Sud.



19

8.



20

**8. CETTE ANNÉE,
LA SGP A SIGNÉ
PLUSIEURS
PARTENARIATS,**

avec notamment Immobilière 3F et SNI pour le logement, mais aussi avec l'ANRU, Epareca, et Séquano Aménagement, pour appuyer son action d'aménageur des quartiers de gare, notamment en matière de cadre de vie et d'activité économique (photo ci-dessus).

**9. LE CONSEIL
DE SURVEILLANCE
APPROUVE,**

le 16 février, la nomination de Catherine Pérenet et de Bernard Cathelain comme nouveaux membres du directoire. La première, directrice interrégionale de la Caisse des Dépôts en Île-de-France, remplace Pierre-Alain Jeanneney. Le second, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, succède à Didier Bense.

10.



**10. MARDI
14 AVRIL,**

à l'occasion du Salon des Maires d'Île-de-France, le Premier ministre, Manuel Valls, présente les nouvelles décisions issues du deuxième comité interministériel dédié au Grand Paris. Durant son intervention, il réaffirme la détermination du gouvernement à poursuivre le travail engagé

au bénéfice de tous les Franciliens et détaille les 51 nouveaux engagements qui ont été pris pour faire du Grand Paris une métropole innovante, durable et solidaire, à fort rayonnement. En 2015, le comité interministériel s'est réuni deux fois.

**Jean-Marie DUTHILLEUL,
architecte de la gare de Noisy-Champs⁽¹⁾
(ligne 15 Sud)**

**“C’est une gare où les
trois quarts des voyageurs
vont correspondre entre des
métros, sans sortir dehors.
L’enjeu était de faire en sorte
que ces gens, qui passent
d’un métro à l’autre, voient
quand même Noisy – Champs.
Il fallait que la ville
descende dans la gare au
moins par la vue.”**

1. L'agence Duthilleul est également chargée de la conception des gares de Pont de Sèvres, Sevran – Beaudottes et Sevran – Livry.

**11. EN 2015,
LA SGP ACCUEILLE
PLUSIEURS
DÉLÉGATIONS
ÉTRANGÈRES.**

En avril, elle reçoit Richard Blakeway, adjoint au maire de Londres, en charge du Logement et de l'Aménagement. En mai, elle reçoit une délégation polonaise, composée de Zbigniew Rynasiewicz, secrétaire d'État en charge des Transports terrestres et de l'Aménagement urbain, et de Mirosława Kachel-Pelé, chargée des Affaires économiques et sociales à l'ambassade de Pologne en France (photo ci-dessus).

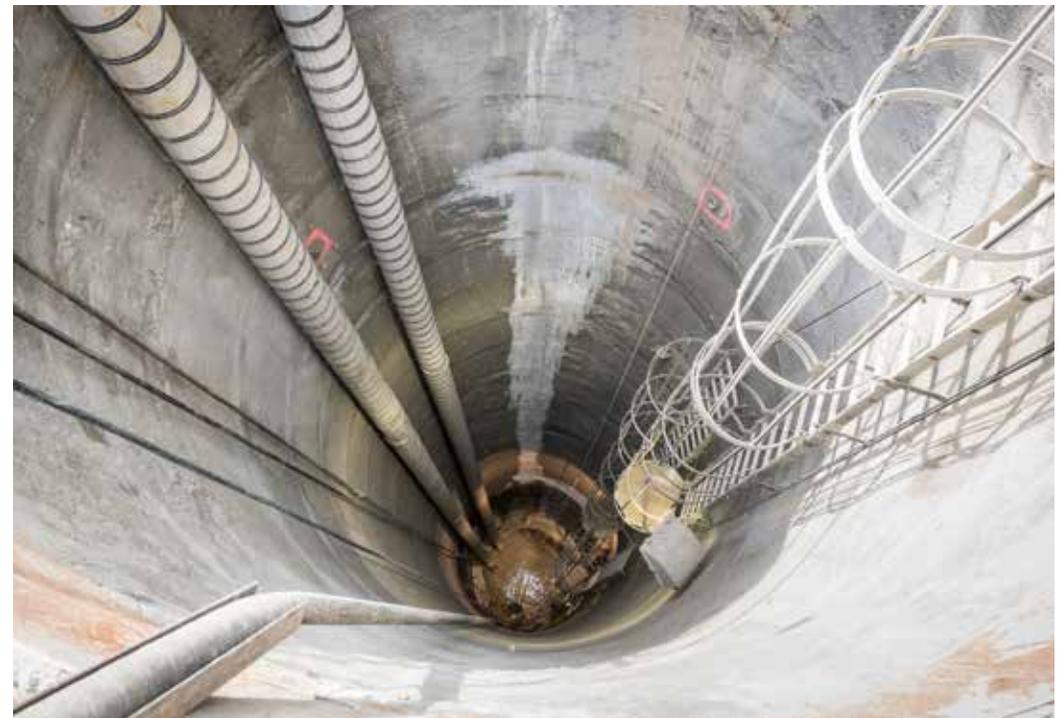
**12. EN MAI,
JEAN-YVES
LE BOUILLONNEC,
MAIRE DE CACHAN
ET DÉPUTÉ DU
VAL-DE-MARNE,**

Philippe Yvin, président du directoire, et Daniel Breuiller, maire d'Arcueil, se rendent à l'emplacement de la future gare Arcueil - Cachan de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, où a été creusé un puits de reconnaissance des sols.



Marianne DESSERTIÈRE,
responsable développement gares

“Je suis responsable des gares Saint-Denis Pleyel et La Courneuve. Cela consiste à piloter les études techniques et architecturales et à assurer les relations avec tous les partenaires. Je travaille également avec les élus, notamment sur l’insertion territoriale des gares. La gare de Saint-Denis Pleyel accompagnera le développement de la Plaine Saint-Denis.”



13.

François Hollande a inauguré l'exposition *Les Passagers du Grand Paris Express*, vendredi 12 juin 2015, au MACVAL, découvrant ainsi les maquettes des seize gares et deux sites industriels de la ligne 15 Sud. L'occasion pour le président de s'exprimer sur le projet devant un millier d'acteurs du Grand Paris. Lors de son discours, il a rappelé que le "Grand Paris est le fruit d'un rassemblement exceptionnel", insistant sur le fait que le projet fédère "des territoires très différents". Le futur métro est "l'un des plus grands projets de l'Union européenne".



14.



14. LA SGP PROCÈDE, LE 25 MARS,

à l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre pour la ligne 14 Sud du réseau de transport public du Grand Paris. Le 9 septembre, le premier tunnelier du prolongement de la ligne 14 au nord, de la gare Saint-Lazare à la Mairie de Saint-Ouen, baptisé Magaly, entre en action pour creuser un tunnel de 3,6 km.

15. EN JUILLET, LA SGP PUBLIE,

avec l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) et la Direction régionale des affaires culturelles d'Île-de-France (Drac), l'*Atlas des lieux culturels autour des gares du Grand Paris*. Cette cartographie croise des lieux culturels avec le Grand Paris Express. En décembre, cette réflexion est complétée par *Santé et Grand Paris Express*, un atlas mettant en avant le rôle joué par le futur métro sur l'offre de soins en Île-de-France.



16.

16. LA SGP PUBLIE LES PLACES DU GRAND PARIS,

un ouvrage donnant des repères pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du Grand Paris. En septembre, la SGP édite également

Le Grand Paris Express, investissement pour le XXI^e siècle, un ouvrage prospectif synthétisant les résultats des études réalisées depuis le début du projet.

17.



17. EN JUIN, LA SGP CONFIE, AU GROUPEMENT CONDUIT PAR L'AGENCE PATRICK JOUIN ID,

le design des équipements et des mobiliers des gares. Par une même ergonomie et esthétique, ceux-ci contribueront à unifier l'ambiance et l'expérience du déplacement dans les différentes gares du Grand Paris.

19.



24



**18. LORS DE
LA SÉANCE DU
CONSEIL DE
SURVEILLANCE
DU 10 JUILLET,**

Jean-Yves
Le Bouillonnet,
député-maire
de Cachan,
représentant
des maires

d'Île-de-France
au sein du conseil
de surveillance
de la SGP,
est élu président,
à l'unanimité.
C'est Bernard
Gauducheau,
maire de Vanves,
qui lui succède
à la présidence du
comité stratégique
en décembre.



**19. À LA SUITE
DE LA RÉUNION
DE TRAVAIL**

sur le projet
« Médicis Clichy –
Montfermeil »,
qui se tient à
Clichy-sous-Bois
le 23 juillet en
présence de Fleur
Pellerin, ministre
de la Culture et de
la Communication,
la SGP engage
une étude pré-
opérationnelle de
définition

architecturale
de l'équipement
culturel. Elle vise à
définir un projet
partagé, découlant
d'une vision
commune de
l'intégration
innovante de
l'équipement
culturel au sein
de l'infrastructure
de transport,
en articulation
avec les projets
immobiliers
connexes et le futur
tramway T4.

18.

20.



**20. KENGO KUMA,
ARCHITECTE
DE LA GARE DE
SAINT-DENIS
PLEYEL**
avec Philippe Yvin,
président du
directoire de la SGP,
Guillaume Pepy,
président de la
SNCF, Didier
Paillard, maire de
Saint-Denis et

vice-président de
Plaine Commune,
se rendent le mardi
22 septembre à
l'emplacement de
la future gare de
Saint-Denis Pleyel.
Un nouveau
point d'étape sur
la conception
architecturale du
site et les avancées
du projet urbain
de l'agglomération
Plaine Commune.

**La SGP et Issy-les-
Moulineaux attribuent
la réalisation du projet
immobilier connexe de la gare
d'Issy RER au groupement
composé d'Icade et
Architecture Studio.**



25

21. RÉUNI LE 13 NOVEMBRE À SAINT-DENIS,

le conseil de surveillance de la SGP donne son feu vert aux trois dernières lignes du Grand Paris Express : la ligne 18 (d'Orly à Versailles), la 17 (du Bourget au Mesnil-Amelot) et la 15 Est (de Pleyel à Champigny), pour un montant total de 8 milliards d'euros. L'intégralité du projet du Grand Paris Express est désormais engagée.

22. LA SGP DÉVOILE, LE JEUDI 19 NOVEMBRE,

lors du rendez-vous développement durable, ses sept engagements environnementaux pour la construction et l'exploitation du futur métro du Grand Paris.

22.



21.



23. PREMIÈRE LIGNE DU GRAND PARIS EXPRESS À ÊTRE MISE EN SERVICE EN 2022,

la 15 Sud est aussi la première à se doter de ses agents de proximité. Leur mission ? S'assurer que les habitants, les commerçants, les entreprises et les institutions disposent de toute l'information nécessaire sur le projet et l'avancée des travaux.

23.



Le Grand Paris Express avance



Bernard Cathelain, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, a été nommé membre du directoire de la Société du Grand Paris par décret du président de la République en date du 25 mars 2015. Il est principalement en charge du programme de conception et de réalisation du projet de transport, de la fonction industrie et achats, et de l'ingénierie environnementale.

L'état d'avancement du Grand Paris Express vous satisfait-il ?

Bernard Cathelain Oui, la SGP est en ligne avec ses objectifs. C'est le fruit du travail de chacun. Les dossiers et lancements d'enquêtes publiques seront réalisés d'ici à l'été 2016, les dossiers d'investissement sont validés, nous avons lancé les dossiers de consultation avec un premier marché notifié sur la ligne 15 Sud et la quasi-totalité des maîtres d'œuvre est désignée. Tout cela montre un projet qui avance à une cadence extrêmement rapide. Nous respectons notre calendrier.

L'innovation est au cœur du Grand Paris Express. Comment se décline-t-elle concrètement ?

B. C. Elle est multiforme. Réaliser un projet de cette ampleur dans un intervalle de temps aussi court est en soi une innovation, qui repose sur un management de projet nouveau favorisant le dialogue continu avec les territoires. Nous ne concevons pas simplement un projet de transport mais aussi un projet d'aménagement du territoire autour des gares. La concertation nous permet d'aboutir à un projet qui fait aujourd'hui

l'objet d'un large consensus. Nous voulons aussi construire le métro le plus digital du monde, dès la conception du réseau (fibres optiques dans les tunnels, création de *data centers*) et des gares (tiers-lieux). Nous avons initié une logique d'*open data* en mettant à disposition les nombreuses données produites. Le Grand Paris Express va également favoriser la création de nouveaux services.

Le programme d'innovation « Les grands paris du Grand Paris » s'inscrit-il dans cet esprit ?

B. C. Oui, nous avons lancé début avril cet appel à projets sur les commerces et services de proximité qui permettront de maintenir une activité pendant la durée des chantiers, avec une double idée : compenser l'impact des chantiers pour l'activité commerciale et, au-delà, créer de nouveaux services dans les gares. Les projets retenus en juin seront expérimentés sur sites pendant six mois. Nous lancerons régulièrement des appels à projets pour créer autour du Grand Paris Express un élan créateur d'innovations jusqu'en 2030.

La SGP privilégie l'usage du numérique dans la construction du Grand Paris Express. Comment ?

B. C. Le *Building Information Modeling* (BIM) permet la conception des projets en 3D. C'est une révolution équivalente à l'arrivée de l'ordinateur par rapport à la planche à dessin ! Les architectes, les bureaux d'études et les entreprises intégreront cet outil numérique sur la base de la maquette numérique que nous avons présentée au MIPIM, en mars 2015.

La sécurité du réseau du Grand Paris Express est l'une de vos priorités. Quels sont les enjeux ?

B. C. Les dossiers ferroviaires et les permis de construire sont instruits en croisant les impératifs de sécurité publique et de sécurité civile, en lien avec les autorités compétentes. La démarche est globale puis elle est déclinée ligne par ligne et gare par gare, avec des mises en contexte. Nous faisons également très attention à la sécurité des chantiers. Nous allons recruter une personne chargée de la coordination générale de cette question pour mobiliser les entreprises dès l'amont.

La gestion environnementale est au cœur du projet du Grand Paris Express. Quelles sont vos priorités d'action ?

B. C. Le Grand Paris Express est en lui-même un projet environnemental car il réduira l'utilisation de la voiture, avec un bilan carbone positif. Nous insérons l'ouvrage dans son environnement avec le triptyque « prévenir, réduire et compenser les impacts ». Prenons l'exemple d'un chantier : nous prévenons la construction à proximité des habitations, nous limitons les nuisances (bruit, poussière...) avec des protections phoniques, nous les compensons par exemple sous la forme d'une indemnisation ou d'une action environnementale consistant à replanter une forêt quand nous déboisons. Nous avons un enjeu particulièrement fort : la gestion des 20 millions de mètres cubes de déblais dont il faut assurer le suivi, la traçabilité, le recyclage et la valorisation. La SGP suit de près le respect de ces objectifs par les entreprises.

Quelles sont les pistes pour réduire la consommation d'énergie ?

B. C. Notre premier objectif est de réduire la consommation électrique des trains de 30%. Nous y travaillons dans la conception même du système automatique en récupérant l'énergie que les trains dégagent pendant le freinage pour la réinjecter dans le système et fournir l'énergie nécessaire à d'autres trains pour accélérer, voire l'utiliser pour l'éclairage des gares. Nous recourons aussi à la géothermie dans les gares et les projets connexes. La consommation d'énergie du Grand Paris Express équivaldra à celle du métro actuel, ce qui montre les progrès réalisés, car le métro automatique et la profondeur des gares auraient dû *a priori* entraîner une consommation supplémentaire.

“Nous lancerons régulièrement des appels à projets pour créer autour du Grand Paris Express un élan créateur d'innovations jusqu'en 2030.”
Bernard Cathelain

Les décisions du gouvernement

Sur les transports

Deux comités interministériels se sont tenus les 14 avril et 15 octobre 2015.

Lors de ce dernier, le Premier ministre a indiqué que tous les chantiers du Grand Paris Express étaient aujourd'hui financés et a annoncé que tous les processus de déclaration d'utilité publique seront lancés avant la fin de l'année 2016. Le comité interministériel a, par ailleurs, permis d'avancer sur deux grands chantiers engagés par le Premier ministre :

- la poursuite du projet EOLE avec le prolongement du RER E à l'ouest : « La convention de financement du futur système d'exploitation sera bientôt approuvée par le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Une étape majeure sera ainsi franchie »;

- le Charles-de-Gaulle Express : « La société de projet sera créée début 2016; l'ordonnance va être transmise au Conseil d'État. Le deuxième aéroport d'Europe bénéficiera ainsi d'une desserte à la mesure de son envergure ».

Le comité interministériel du 15 octobre 2015 a également acté le lancement du chantier du prolongement de la ligne 11 du métro.

Sur l'aménagement

Pour favoriser le développement des quartiers de gare, l'État agira en faveur de 15 territoires dits « d'intérêt national ».

Pour les accompagner, des « contrats d'intérêt national (CIN) seront signés dans les six mois à venir », soit d'ici au printemps 2016. Un décret du 31 juillet 2015 a transformé l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP) en Grand Paris Aménagement, qui contribuera à la relance de l'aménagement opérationnel en Île-de-France.

Sur la communication électronique

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (article 11) prévoit que les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositifs destinés à permettre le déploiement « de réseaux de communications électroniques » à très haut débit.

Elle étend la mission de la SGP à certaines activités d'opérateur de communications électroniques. La création d'une structure *ad hoc*, filiale de la SGP, est dans ce cas nécessaire pour respecter le principe d'égalité et les règles de la concurrence sur le marché des communications électroniques. La création de cette filiale, indispensable pour pérenniser le projet, interviendra au plus tard lors de la mise en service du réseau de transport.

Sur le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris

L'article 58 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015, portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République, modifie la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Il prévoit que « le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est modifié lorsque les évolutions envisagées en remettent en cause les caractéristiques principales ». La modification du schéma est établie selon des modalités fixées par l'article 58. Les modifications apportées au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement donnent lieu à un nouveau rapport environnemental ou à une actualisation du rapport existant.

Alain TRUPHÉMUS,
directeur adjoint de projet sur
les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud

“Le Grand Paris Express est une coproduction qui nécessite du relationnel. Mon rôle consiste à animer une équipe composée d'ingénieurs et d'architectes, à piloter le travail des prestataires et à coordonner les relations avec les parties prenantes à la réalisation de ces trois lignes menées de front, qui seront en correspondance à Saint-Denis Pleyel.”

Guillaume PONS,
directeur de projet de la ligne 15 Sud

"L'année 2015 clôt la phase d'études du projet et est marquée par le dépôt du premier permis de construire, pour la gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart. En 18 mois, entre juillet 2015 et début 2017, 3 milliards d'euros de marché de génie civil seront attribués. Du jamais vu en France, dans un laps de temps aussi court !"

1. 2.



3.



La ligne 15 Sud, Pont de Sèvres – Noisy-Champs

Première ligne du Grand Paris Express à être mise en service, en 2022, la ligne 15 Sud reliera Pont de Sèvres à Noisy-Champs. Elle représente 33 km de métro souterrain, 16 nouvelles gares, 22 communes et quatre départements traversés, et plus de 1 million d'habitants concernés. Le décret déclarant l'utilité publique de la ligne 15 Sud a été publié le 24 décembre 2014. Elle représente un investissement de 5,9 milliards d'euros aux conditions économiques de 2012. La SGP a déposé le premier

permis de construire de la ligne 15 Sud, lançant officiellement les opérations pour la construction de la future gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart, qui débiteront au printemps 2016. La construction de la gare a été anticipée, car il sera nécessaire d'installer une dalle de béton en dessous des actuelles voies du Transilien, dès août 2017. La SGP a publié au printemps 2015 au *Journal officiel* de l'Union européenne un avis périodique indicatif (pré-information), relatif aux premiers marchés de travaux de génie civil. Huit marchés sont prévus d'ici au premier trimestre 2017. La SGP a bénéficié en 2015 des premiers arrêtés de cessibilité, qui vont lui permettre d'assurer la maîtrise foncière de l'ensemble des gares de la ligne 15 Sud avant début 2017. Le forage des puits de reconnaissance a

permis l'analyse des sous-sols avant l'installation des tunneliers. Les travaux préparatoires de la construction des bâtiments du site de maintenance et de remisage du matériel roulant et du poste de commande et de contrôle ont démarré, à Champigny, en juillet 2015. Les travaux de déviation des réseaux souterrains d'eau, d'assainissement, de gaz, de téléphonie, de fibre sont lancés, afin que s'engagent en 2016 les travaux de génie civil. Parmi les 16 gares qui ponctueront le trajet, une dizaine impliquent des études de projets d'aménagement menées par les collectivités locales et la SGP. Ces projets portent pour l'essentiel sur des opérations immobilières de logement qui seront réalisées en surplomb des gares.

1. et 2.

Croquis et perspective extérieure de

la gare de Noisy-Champs, dessinée

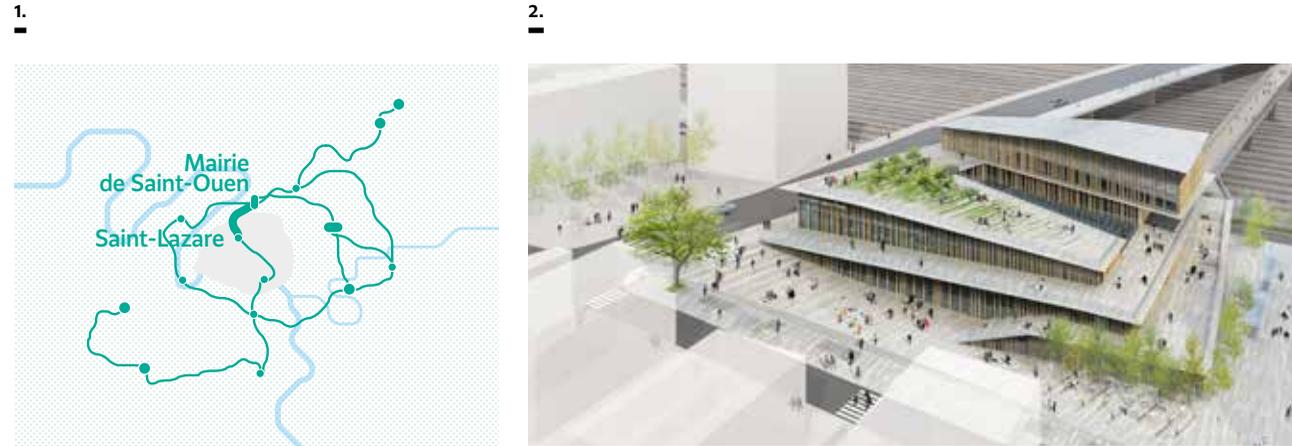
par l'architecte Jean-Marie Duthilleul.

3.

Perspective intérieure de la gare de

Châtillon-Montrouge, dessinée

par le cabinet Périphériques Architectes.



Ligne 14 Nord Centre de Paris – Saint-Denis Pleyel

Le prolongement de la ligne 14 du métro, au nord, vise à relier le centre de la capitale au futur pôle de Saint-Denis Pleyel, où les quatre lignes du Grand Paris Express seront en correspondance.

La première phase du prolongement de la ligne 14, entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, a pour objectif prioritaire de désaturer la ligne 13. Avec quatre nouvelles stations (Pont Cardinet, Porte de Clichy, Saint-Ouen RER C et Mairie de Saint-Ouen), la ligne 14 desservira des quartiers du nord

métropolitain en plein développement. Le percement du tunnel entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen a démarré en septembre 2015. La RATP et le STIF sont maîtres d'ouvrage sur ce tronçon. La Société du Grand Paris est le maître d'ouvrage de la seconde phase de prolongement de la ligne 14 au nord, entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel. L'ensemble des études d'avant-projet a été mené à son terme en 2015. Le décret déclarant le projet d'utilité publique a été signé le 28 décembre 2015. Une mise en service de la ligne 14, coordonnée avec la mise en service de la ligne 16 à Saint-Denis Pleyel, est prévue pour fin 2023.

1. La ligne 14 Nord reliera le centre de Paris au pôle d'affaires de Saint-Denis Pleyel.

2. Perspective extérieure de la gare de Saint-Denis Pleyel, dessinée par Kengo Kuma.



Ligne 16 Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs

La ligne 16 reliera Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs en passant par Le Bourget RER, en vingt-six minutes. D'une longueur d'environ 28 km, elle comporte un tronç commun d'environ 6 km avec la ligne 17, entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER.

La ligne 16 contribuera au désenclavement de l'est de la Seine-Saint-Denis avec une liaison directe vers les pôles du Bourget et de la Plaine Saint-Denis, et sera en correspondance avec de nombreuses lignes de transport circulant en Seine-et-Marne (RER A,

RER E, Transilien P). Le rapport de la commission d'enquête sur les lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud a été remis au préfet de région le 9 février 2015, avec avis favorable à l'unanimité. L'investissement initial, voté le 4 juillet 2014, s'élève à 3,5 milliards d'euros. Il a été complété le 13 novembre 2015 à hauteur d'environ 4,1 milliards d'euros pour prise en compte du site de maintenance d'Aulnay. L'ensemble des études d'avant-projet de l'infrastructure principale a été mené à son terme en 2015. Le décret déclarant le projet d'utilité publique a été signé le 28 décembre 2015. La mise en service de la ligne 16 est prévue fin 2023. Les premiers travaux de démolition de bâtiments ont démarré en mars 2016 à Chelles. Ils permettront la réalisation des diagnostics archéologiques, puis la déviation

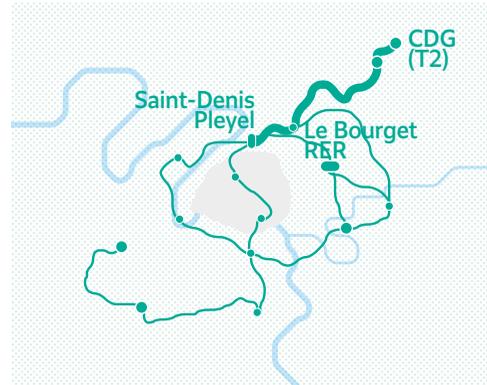
des réseaux, préalablement aux travaux de la gare. En septembre 2016, un puits d'essai sera réalisé à Aulnay-sous-Bois pour sonder l'aptitude de la couche géologique des Sables de Beauchamp aux techniques de confortement envisagées. Au cours de l'année 2016 seront également effectués le dépôt du dossier d'autorisation unique environnementale, les études de projet de l'infrastructure principale, en vue du lancement des premières consultations de travaux de génie civil, de la sélection de la maîtrise d'œuvre et le lancement des études d'avant-projet du site de maintenance d'Aulnay, le dépôt des premiers permis de construire des gares et la sollicitation de l'autorisation environnementale unique.

1. Perspective extérieure de la gare d'Aulnay, dessinée par le cabinet d'architectes Beckmann N'Thépé.

2. Perspective intérieure de la gare du Blanc-Mesnil, dessinée par le cabinet d'architectes Berranger & Vincent.

3. La ligne 16 reliera les gares de Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs.

1.



2.



1.



2.



34

Ligne 17 Saint-Denis Pleyel – Mesnil-Amelot

De Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot, la ligne 17 parcourt environ 27 km et comprend neuf gares. De la gare Saint-Denis Pleyel à celle du Bourget RER, la ligne 17 fait, via La Courneuve « Six Routes », tronc commun avec la ligne 16 sur 6 km. C'est une ligne traversante, qui comprendra cinq gares en correspondance avec des lignes existantes ou des lignes en projet.

Le tronc commun (ligne 17 Sud) est intégré dans le projet de la ligne 16. Au-delà, la ligne 17

(ligne 17 Nord) assurera la desserte Nord de la région Capitale, au-delà de l'aéroport de Roissy, jusqu'au Mesnil-Amelot. Elle soutiendra le développement de cinq pôles économiques majeurs : Plaine Commune (territoire de la création), l'aéroport du Bourget (premier aéroport d'affaires européen), le Triangle de Gonesse, le Parc international des Expositions de Paris-Nord-Villepinte, ainsi que l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle. Elle représente un investissement complémentaire de 1,8 milliard d'euros, voté au conseil de surveillance du 13 novembre 2015. Sa mise en service est prévue en deux temps : 2024 entre le Bourget RER et le terminal 2 de l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle, et 2030 jusqu'au Mesnil-

Amelot. L'enquête publique a été réalisée entre le 25 avril et le 31 mai 2016. L'engagement des marchés de maîtrise d'œuvre s'est effectué au printemps 2016, pour une fin des études d'avant-projet à l'horizon de mi-2017. Le début des travaux préparatoires est envisagé à la mi-2018 et les travaux de génie civil devraient ensuite débuter en 2019.

1.

La ligne 17 reliera les gares de

Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot.

2.

Perspective extérieure de la gare

de La Courneuve, dessinée par

le cabinet d'architectes Chartier Dalix.

Ligne 14 Sud Centre de Paris – Aéroport d'Orly

La ligne 14 Sud assurera une liaison entre le centre de la capitale et l'aéroport d'Orly. Grâce à des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (lignes 15 et 18), les lignes du métro 7, du tramway 7 et avec le RER C, la ligne 14 Sud sera utile à près de 300 000 voyageurs et desservira des pôles d'activités importants comme le marché de Rungis, premier marché alimentaire du monde.

Le prolongement de la ligne 14 entre Olympiades et l'aéroport

d'Orly représente un investissement de 2,1 milliards d'euros, voté au conseil de surveillance du 10 juillet 2015, pour une mise en service prévue en 2024. Celle-ci comportera 14 km de tracés en souterrain et sept nouvelles gares. Le 16 février 2015, le conseil de surveillance de la SGP a approuvé la conclusion d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage entre la Société du Grand Paris et la RATP pour la réalisation de la ligne 14 Sud. La RATP a engagé les études de conception des ouvrages et équipements, en articulation étroite avec la SGP, qui conserve la responsabilité des acquisitions foncières, des projets de valorisation et la propriété des biens, ouvrages, installations et gares de ce prolongement.

1.

Perspective intérieure de la gare de Villejuif

Institut Gustave-Roussy, dessinée

par l'architecte Dominique Perrault.

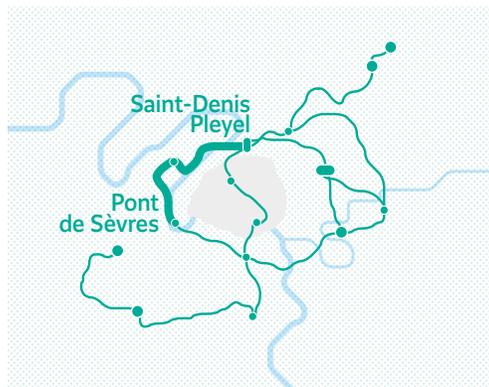
2.

La ligne 14 Sud reliera le centre

de la capitale à l'aéroport d'Orly.

35

1.



2.



36

Ligne 15 Ouest Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel

D'une longueur de 20 kilomètres en souterrain, ce tronçon comprendra neuf nouvelles gares : Saint-Cloud, Rueil - Suresnes-Mont-Valérien, Nanterre-la-Boule, Nanterre-la-Folie, La Défense, Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes, Les Agnettes et Les Grésillons, avec une première mise en service prévue à l'horizon 2025.

L'enquête publique s'est déroulée du 21 septembre au 29 octobre 2015. Au total, 36 permanences ont été assurées en mairie par la commission d'enquête. Deux réunions publiques

ont également été organisées en octobre à Rueil-Malmaison et Bois-Colombes. Le public a également pu consulter et émettre un avis sur le site Internet dédié à l'enquête publique. La commission d'enquête a remis, le 18 décembre 2015, un rapport assorti d'un avis favorable sans réserve sur le projet. La SGP a transmis à l'État ses réponses aux recommandations de la commission d'enquête. Ce dernier saisira le Conseil d'État d'un projet de décret déclarant le projet d'utilité publique, dont la parution devrait intervenir d'ici à l'automne 2016. En octobre 2015, la SGP a notifié deux marchés de maîtrise d'œuvre, l'un pour les infrastructures de la ligne, l'autre pour l'architecture de la gare emblématique de Nanterre-la-Folie. Les études ont été lancées le 18 novembre 2015.

La première phase d'avant-projet devrait se terminer le 18 juin 2016. Le choix des scénarios d'insertion urbaine des gares sera arbitré avec les élus locaux à l'été 2016, avant le démarrage de la deuxième phase d'avant-projet, en septembre 2016, qui devrait s'achever début 2017.

1.

La ligne 15 Ouest permettra de relier les gares

de Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel.

2.

Perspective intérieure de la gare

de Saint-Denis Pleyel.

Xavier DUCLAIROIR,
directeur de projet de la ligne 15 Ouest

“Je suis chargé du pilotage des études et du respect du budget et du planning. Je travaille avec un adjoint et des responsables gares, chargés du suivi de la concertation sur le projet, notamment avec les collectivités locales. Nous travaillons également avec de nombreux services transversaux de la SGP (programmation, équipement, juridique, environnement...)”

François NOURRIT,
directeur de projet de la ligne 15 Est

“Mon premier rôle est de piloter les études afin que le projet de la ligne 15 Est soit réalisé dans le respect du programme, des coûts et des délais. Mon second rôle consiste à s’assurer de l’acceptabilité des projets par les collectivités. Implantation d’ouvrages annexes, morphologie d’une gare : autant de sujets sur lesquels nous devons trouver un compromis avec les acteurs locaux.”

1.



Ligne 15 Est Champigny Centre - Saint-Denis Pleyel

La ligne 15 Est assurera la desserte et la mise en réseau des territoires de l’Est francilien. Elle a vocation à améliorer l’accessibilité aux emplois et aux universités pour 675 000 voyageurs. D’une longueur de 23 km, ce tronçon comptera 12 gares.

La mise en service de la ligne 15 Est est prévue en deux temps : 2025 entre Saint-Denis Pleyel et Rosny-Bois-Perrier, 2030 entre Rosny-Bois-Perrier et Champigny Centre. Elle représente un investissement

de 3,5 milliards d’euros, voté au conseil de surveillance du 13 novembre 2015. La SGP a officiellement repris la maîtrise d’ouvrage de cette ligne le 28 avril 2015. Des études complémentaires ont été réalisées portant notamment sur la configuration des gares, les interconnexions (avec les réseaux SNCF et RATP), le tracé de la ligne et la cinématique des tunneliers. La SGP a transmis le dossier d’enquête publique au préfet coordonnateur de Seine-Saint-Denis en septembre 2015. La commission d’enquête a été désignée le 9 mars 2016. L’enquête d’utilité publique se tient du 23 mai au 27 juin 2016. L’avis de la commission est prévu pour septembre. La désignation des maîtres d’œuvre (infra et gares) devrait intervenir à l’automne 2016

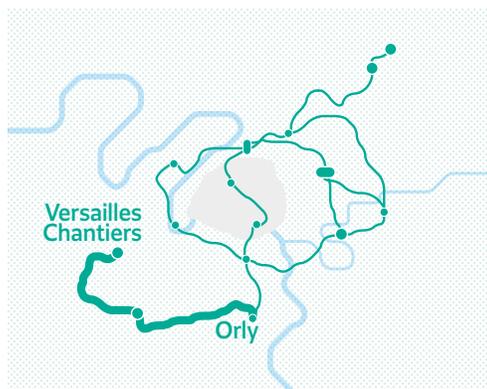
et permettre le démarrage des travaux préparatoires en 2017. Le 3 décembre 2015, la SGP et Séquano Aménagement ont signé une convention de partenariat afin de coordonner les actions d’aménagement urbain autour de la ligne 15 Est.

1.
Préfecture
de Bobigny.

2.
La ligne 15 Est
reliera les
gares de
Champigny

Centre à
Saint-Denis
Pleyel.

1.



2.



38

Ligne 18 Aéroport d'Orly - Versailles

D'Orly à Versailles, la ligne 18 parcourt 35 km et comprend neuf gares ainsi que la gare Aéroport d'Orly, terminus commun des lignes 14 et 18. Elle desservira l'un des premiers pôles de recherche et développement du monde, implanté en grande couronne sur le plateau de Saclay, et concernera 335 000 voyageurs. À la suite de l'approbation en novembre 2015, par le conseil de surveillance, de l'opération d'investissement de la ligne 18 pour un montant de 2,7 milliards d'euros, la SGP a procédé, en février 2016, à l'attribution des marchés

de maîtrise d'œuvre de cette ligne qui reliera Orly à Versailles. L'avant-projet durera jusqu'au printemps 2017 puis le projet détaillé permettra de lancer les consultations pour désigner les entreprises qui réaliseront les travaux de génie civil de cette ligne majeure du métro du Grand Paris. L'enquête publique de la ligne 18 a eu lieu du 21 mars au 28 avril 2016. La ligne 18 desservira l'un des premiers pôles de recherche et développement au monde, Paris-Saclay, opération d'intérêt national. Les autres grands pôles économiques de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy, Antony et Orly bénéficieront de cette nouvelle offre de transport. Les échanges seront également améliorés avec l'ensemble du territoire national et l'international grâce aux correspondances avec le réseau ferroviaire à grande vitesse

à Massy-Palaiseau et Versailles Chantiers, ainsi qu'avec l'aéroport d'Orly. La ligne 18 constituera, pour les habitants de l'Essonne et des Yvelines, une porte d'entrée rapide vers la Métropole du Grand Paris, notamment grâce à son interconnexion avec la ligne 14 à l'aéroport d'Orly. Avec le report de la voiture vers le transport collectif, la ligne 18 contribuera à la réduction des émissions de CO₂, s'inscrivant ainsi dans les objectifs fixés par la COP21. Chaque gare de la ligne favorisera les mobilités douces. Aujourd'hui, les axes permettant d'accéder aux grands bassins d'emplois comme Orly, Saclay ou Saint-Quentin-en-Yvelines sont saturés. Demain, la ligne 18 du Grand Paris Express facilitera la circulation des personnes sur tout le territoire francilien grâce aux nombreuses interconnexions.

1.

La ligne 18 reliera l'aéroport

d'Orly à Versailles-Chantiers.

2.

La gare actuelle de Massy-Palaiseau.

Gunter DIEBLER,
directeur du groupement de maîtrise
d'œuvre infra de la ligne 18, Ingerop

“Je dirige une centaine de personnes qui travaillent sur l'étude du projet, dans un délai et un budget contraints. Pendant six mois, nous allons élaborer les avant-projets pour proposer à la SGP des scénarios s'agissant de l'architecture des gares, des fonctionnalités des ouvrages et des méthodes constructives.”

Maîtrise

Bilan

du processus foncière

Frédéric NEAU,
architecte de la gare de Vitry Centre (ligne 15 Sud),
atelier d'architecture King Kong

“Nous faisons un bâtiment qui n'en est pas un : on intervient sur un quart du parc environ, pour le remanier et redéfinir ses entrées. En osmose avec le parc, l'entrée de la gare apparaît sous une grande voûte végétalisée, comme si le sol se soulevait au-dessus d'un ruban de béton clair qui circule dans le parc, devient clôture, garde-corps ou banc.”

La Société du Grand Paris acquiert et gère le foncier nécessaire à la réalisation de l'infrastructure de transport et développe des opérations connexes. Au total, d'ici à 2023-2024, la SGP devrait acquérir environ 10 000 biens pour un budget estimé à 1,4 milliard d'euros. Bilan du processus de maîtrise foncière en 2015, ligne par ligne.

Ligne 15 Sud

La SGP a poursuivi l'action foncière engagée depuis 2012. L'année 2015 a vu le début des négociations portant sur les tréfonds, avec la réalisation de deux enquêtes parcellaires portant chacune sur plus de 600 parcelles. La SGP a ainsi réalisé 68,26 millions d'euros d'acquisitions et d'évictions foncières. Elle a notamment acquis un hôtel Kyriad à Cachan fin 2015. Le foncier de plusieurs gares est déjà maîtrisé (Issy RER, Fort d'Issy - Vanves - Clamart, Châtillon - Montrouge, Villejuif Institut Gustave-Roussy,

Les Ardoines). Les emprises foncières privées du SMI de Vitry ont été également acquises.

Lignes 16, 17 Nord, 17 Sud

Le montant des acquisitions et évictions pour les lignes 16 et 17 Sud atteint 15,67 millions d'euros. Le site de la gare Saint-Denis Pleyel a été quasiment acquis en 2015. Deux enquêtes parcellaires ont été menées sur les lignes 16 et 17.

Ligne 14 Sud

Le montant des acquisitions s'est élevé à 1,72 million d'euros. Une enquête parcellaire a été menée sur le territoire parisien. Dans le cadre d'une convention signée avec l'AP-HP, le poste de commandement de sécurité incendie (PCSI) situé au Kremlin-Bicêtre doit être déplacé. Le parcellaire nécessaire est en cours d'acquisition.

Ligne 15 Ouest

Le montant des acquisitions s'est élevé à 6,73 millions d'euros et concerne essentiellement l'acquisition du puits d'entrée du tunnelier à Gennevilliers.

Ligne 18

Le processus d'identification des propriétaires est en cours. Des sondages de terrains sont en cours de réalisation.

Aména- Développer les projets immobiliers connexes et d'aménagement

40

Sur les parcelles acquises pour la construction de l'infrastructure et parfois bien au-delà, la SGP et la préfecture de région étudient et proposent aux collectivités, aux aménageurs et aux professionnels de l'immobilier le développement de projets connexes aux gares et d'aménagement. Ces opérations s'inscrivent dans les compétences de constructeur et d'aménageur que la loi du 3 juin 2010 a conférées à la SGP.

Des partenariats pour participer à la création de logements

À ce stade du projet, deux tiers des gares du Grand Paris sont concernées par des projets immobiliers connexes. Sur les 16 gares de la ligne 15 Sud, 11 présentent ainsi un fort potentiel pour la mise en œuvre d'un projet immobilier. La SGP a déjà attribué trois opérations immobilières en 2015, à Créteil l'Échat, Bagneux et Issy RER, ce qui représente au total 920 logements. D'autres projets immobiliers connexes se développeront en 2016 et 2017 sur la ligne 15 Sud et

devraient même s'accélérer avec l'avancement des lignes 14 Sud, 16 et 17. En 2015, la SGP s'est rapprochée des grands opérateurs du logement. Le 24 juin, elle a signé avec le groupe SNI un protocole de partenariat, qui vise à collaborer pour répondre aux besoins de création de logements sociaux et intermédiaires. Un protocole de même nature, concernant la création de logements sociaux, a été signé le 25 novembre, entre la SGP et l'Immobilière 3F.

Des conventions pour coordonner les projets d'aménagement...

Le 3 décembre 2015, la SGP et Séquano Aménagement ont signé une convention de partenariat afin de coordonner leurs actions dans l'aménagement urbain autour des gares de la ligne 15 Est. Objectifs : échanger le savoir-faire et l'information, et collaborer afin que les gares et les projets immobiliers connexes, situés à proximité des secteurs d'intervention de Séquano

Aménagement, soient parfaitement intégrés aux projets urbains futurs ou en cours. La SGP a également signé le 3 décembre 2015, avec l'Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU), une convention pour coordonner le développement des pourtours des gares du Grand Paris et les projets du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU), en concertation avec les collectivités locales.

... et dynamiser les commerces

Le 3 décembre 2015, la SGP et Epareca ont signé une convention de partenariat pour dynamiser le commerce de proximité autour des gares du Grand Paris, dans les quartiers de la politique de la ville. Epareca associera la SGP aux études préalables menées à la demande des collectivités locales concernées. La SGP associera Epareca aux programmes commerciaux qu'elle aménage dans les gares implantées dans les quartiers de la politique de la ville.

Ioannis VALOUGEORGIS,
directeur délégué à l'aménagement

**“Les quartiers
du Grand Paris Express
sont des formidables
démonstrateurs de la ville
intelligente de demain.
Nous proposons des
démarches urbaines inno-
vantes, sur mesure et
adaptées à chaque contexte.”**

Benoît LABAT,
directeur de la valorisation et du patrimoine

“J’anime un pôle foncier qui travaille avec les propriétaires publics, parapublics et privés. D’ici à 2023-2024, nous devrions acquérir environ 10 000 biens pour un budget de 1,4 milliard d’euros. La SGP accompagne les occupants pour les reloger. Nous travaillons aussi avec les entreprises pour relocaliser leurs activités et éviter les pertes d’emplois.”

LA VALORISATION DES GARES

Faciliter la vie quotidienne des usagers, animer les espaces en gares, créer des événements sont les principes que la SGP s’est fixés pour construire le projet des commerces et services des gares. Les premiers contours de cette programmation reposent sur l’analyse des potentiels commerciaux et sur les échanges avec les acteurs du commerce et de la publicité mais aussi des villes. La surface globale des locaux commerciaux du Grand Paris Express est estimée à 30 000 m² environ, augmentés de l’offre de 300 distributeurs automatiques et de plus de 2 000 panneaux publicitaires. En dehors des clos commerciaux, les gares du Grand Paris disposeront d’un Point Multi-Services.

1.



1.
Signature du partenariat avec la SNI.

2.
Projet immobilier connexe de Créteil l’Échat.

2.



41

Le projet immobilier connexe à la gare de Bagneux est réalisé par le groupement Nexity, Sodéarif, Imestia et l’agence D’ICI L’À.



Inventons la métropole du Grand Paris

Anticipa- tion

Annoncé en octobre 2015 par Manuel Valls, les hubs du Grand Paris ont intégré l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris », conduit en partenariat entre la Métropole du Grand Paris, l'État et la Société du Grand Paris.

« Inventons la Métropole du Grand Paris » est lancé sous la forme d'un « appel à projets » sur des terrains proposés par les communes et les territoires. Ce concours doit permettre de mobiliser l'inventivité des groupements de professionnels associant de multiples compétences pour produire des projets « clés en main » : concepteurs, aménageurs, promoteurs, investisseurs mais également tout un milieu professionnel engagé dans les « écosystèmes de l'innovation », qu'elle soit économique, technique, environnementale, sociale, citoyenne, ou encore en matière d'usages, de modes de vie, ou d'intégration et de diffusion des technologies

numériques. Les maires et les présidents de territoires intéressés par l'appel à projets sont invités à proposer, d'ici à la mi-juillet 2016, des sites dont la maîtrise foncière est assurée, susceptibles de s'inscrire dans cette démarche. Ils inscriront ainsi leur commune et leur territoire dans la construction de la métropole de demain, ils les feront bénéficier d'un potentiel d'innovation urbaine très large et leur offriront une visibilité nationale et internationale certaine. Un comité d'organisation co-présidé par Patrick Ollier, président de la Métropole du Grand Paris et Jean-François Carencio, préfet de la Région Île-de France, a pour rôle d'assurer le pilotage de la consultation. Il procédera en septembre 2016 au choix des sites qui participeront à la première session de l'appel à projets. La consultation sera lancée dès l'automne de cette année et les premiers projets lauréats seront choisis avant la fin 2017.

Un atout pour la France

« Le Grand Paris, c'est le cœur vibrant de l'économie française d'aujourd'hui et de demain », a affirmé Emmanuel Macron, ministre de l'Économie, au MIPIM 2016. « La France est en train de construire un deuxième Paris, un deuxième métro, un deuxième moteur économique pour le pays. »

La RSE au cœur du projet

L'innovation au cœur du Grand Paris Express numérique-

44

L'ambition de la SGP d'inventer « le métro le plus digital du monde » repose sur trois piliers : des infrastructures numériques, des données partagées et valorisées, et la création de services innovants.

Infrastructures

Dans la continuité de l'appel à manifestations d'intérêt (AMI) organisé en 2013-2014, la SGP poursuit le dialogue avec l'écosystème numérique sur les modalités de déploiement des réseaux hertziens (téléphonie mobile, wi-fi) et d'un réseau de fibre optique associé à des *data centers*. Objectif : anticiper les usages des voyageurs, des entreprises, des collectivités locales et des opérateurs, et dimensionner les réseaux et les locaux techniques en conséquence, en amont des travaux de génie civil.

Ouverture des données

La SGP met en œuvre une démarche *open data* volontariste. En 2015, les premiers jeux de données, tels que les temps de parcours prévisionnels de la ligne 15 Sud, ont été publiés et réutilisés par plusieurs start-up. Après cette phase pilote, la SGP réalisera en 2016 un inventaire de toutes les données qu'elle produit afin d'alimenter une plateforme ouverte et mutualisée des données du métro et du Grand Paris.

Création de nouveaux services

La SGP a lancé, en 2015, une démarche de réflexion collaborative sur l'innovation ouverte en associant les start-up, les experts des territoires et les

170 contributeurs à l'AMI. En 2016, les premiers appels à expérimentations seront ouverts. Objectif : mobiliser les jeunes entrepreneurs du numérique et inventer des services innovants qui faciliteront l'appropriation des chantiers par les Franciliens, tout particulièrement les riverains et les commerçants de proximité.



1.
L'innovation est le maître-mot de la SGP.

Jérôme COUTANT,
responsable du numérique,
direction de la valorisation et du patrimoine

“Avec 2 millions de voyageurs par jour et une telle échelle géographique, les données numériques d’usage des infrastructures et des réseaux vont être une source de création de valeur et d’innovation considérable, appuyée par la démarche d’innovation ouverte. Le métro le plus digital du monde est un projet collaboratif, interne et externe.”

Le métro de la culture

Projet culturel

Pierre-Emmanuel BÉCHERAND,
responsable de la mission
« culture et création »

**“J’ai un triple rôle :
piloter les actions culturelles,
coordonner les relations
entre professionnels
de la création, architectes,
urbanistes, et structurer
les relations de la SGP avec
les acteurs culturels
franciliens et les entreprises.
La réussite de notre projet
repose sur le dialogue
avec les disciplines créatives
du projet.”**

L’ambition de créer un métro en harmonie avec les territoires du Grand Paris passe par une politique culturelle dynamique tout au long du tracé. La SGP s’est dotée d’une direction artistique et culturelle, chargée d’élaborer la programmation des actions durant les différentes phases du projet.

Réunie autour de Jérôme Sans et de José-Manuel Gonçalves, une équipe de direction artistique et culturelle a été désignée en juin 2015. Elle définit la programmation et met en œuvre le projet, à partir du schéma directeur des actions culturelles du Grand Paris Express établi à l’automne 2014. Au sein de la SGP, une mission « culture et création », rattachée au président du directoire, travaille avec l’équipe de direction artistique et culturelle pour bâtir les projets. L’un des événements culturels phares de l’année 2015 a été l’exposition *Les Passagers du Grand Paris Express* au MACVAL, musée d’Art contemporain du Val-de-Marne. Cette première exposition sur le Grand Paris Express a été l’occasion de dévoiler les maquettes des 16 gares et des deux sites industriels de la ligne 15 Sud. Son inauguration a été mise en valeur par la présence du président de la République, François Hollande, qui a rappelé, lors d’un discours, que le futur métro était « l’un des plus grands projets

2.

Lors de
l’exposition
au MACVAL,

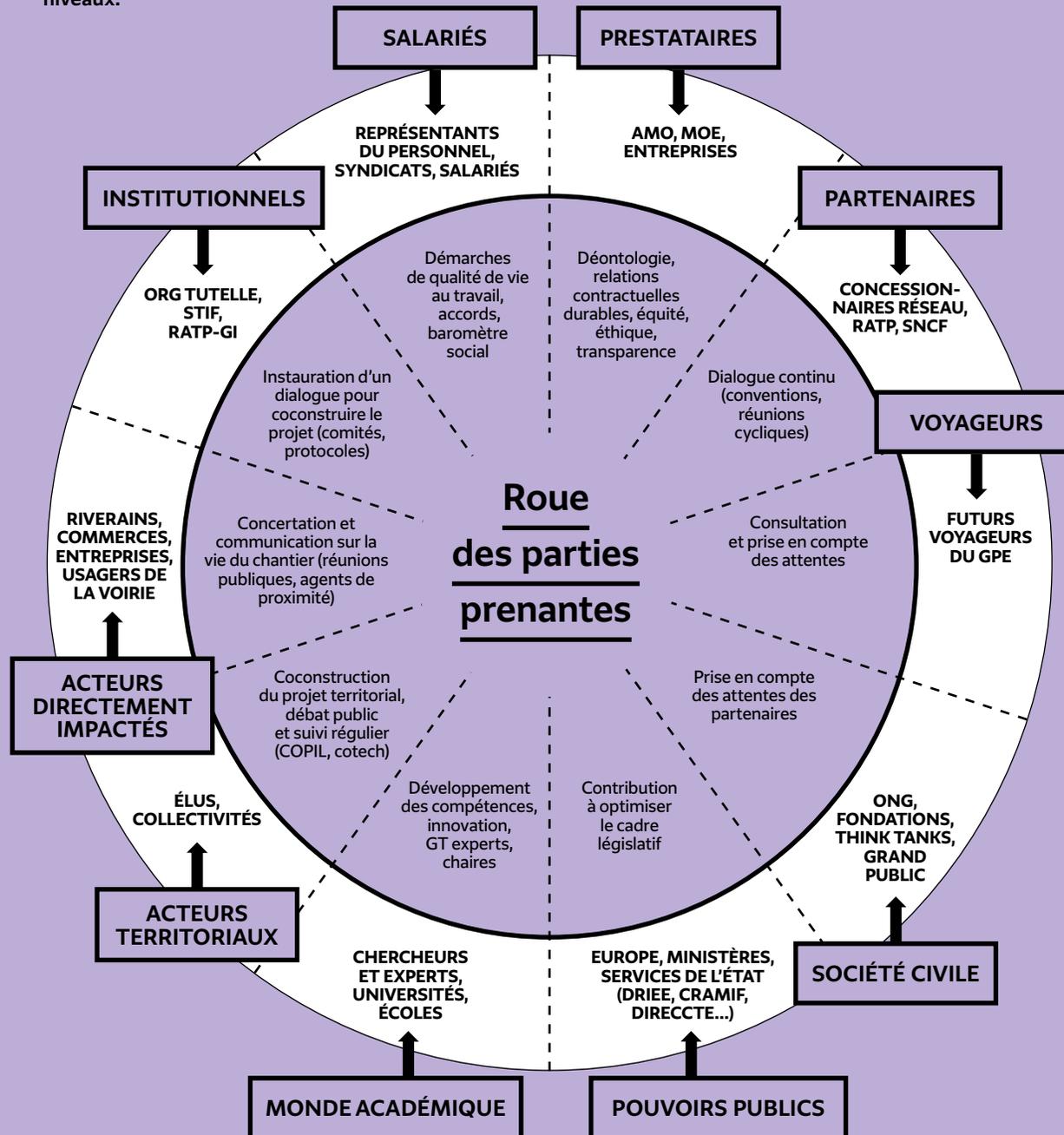
le public a pu
découvrir
les maquettes

des 16 gares
de la ligne 15
Sud.

de l’Union européenne » et a salué la qualité du travail des architectes. Fort de ce succès, l’espace Landowski a accueilli à Boulogne-Billancourt, du 11 mars au 22 mai 2016, la deuxième édition des *Passagers du Grand Paris Express*, enrichie des premières images de la ligne 16. La cartographie des lieux culturels du Grand Paris Express a été présentée, le 2 juillet 2015, aux membres du comité stratégique. Ce document recense 270 lieux dans les quartiers de gare (à moins de 10 minutes à pied). Il représente un outil précieux pour accompagner la mise en œuvre du projet culturel de la SGP. Dès à présent, 26 grands projets de lieux culturels sont à l’étude dans les futurs quartiers de gare. Le conseil de surveillance de la SGP a décidé la création, en 2016, d’un fonds de dotation « art et culture du Grand Paris », pour favoriser le mécénat privé en faveur du financement des projets culturels du Grand Paris Express.



La SGP a de multiples parties prenantes, avec lesquelles elle a organisé un dialogue à différents niveaux.



Kengo KUMA,
architecte de la gare
de Saint-Denis Pleyel (ligne 16)

“Je veux créer un point de rencontre dans le quartier de Pleyel. Ce quartier est intéressant par la diversité des gens. Je souhaite créer un centre d’activités et le point de passage des personnes. Ce point de rencontre est créé par l’idée d’une spirale, rassemblant les gens, les activités et l’énergie de la foule.”

Concer- Un dialogue à tous les niveaux tation

Nadir BENTOUTA,
directeur des relations territoriales pour
les départements 93, 95 et 77

“Mon quotidien consiste à assurer l’interface entre le projet de la SGP sur les lignes 15 Est, 16 et 17 et les acteurs des territoires concernés : les élus, les associations, les commerçants, les entreprises, les riverains. Je suis sur le terrain pour expliquer les projets et parvenir à un consensus. Le dialogue est « la marque de fabrique » de la SGP.”

Le Grand Paris Express est un projet majeur qui mobilise et rassemble de très nombreux acteurs institutionnels, socio-économiques, des transports et, bien entendu, les habitants et futurs usagers et les acteurs économiques des territoires concernés. Pour le mener à bien, la SGP mène une concertation continue sur le projet.

Attentive aux préoccupations et aux attentes de ses parties prenantes, la SGP tient compte de leur avis pour réaliser ses missions. Cette relation est une composante essentielle de sa démarche de responsabilité sociétale des entreprises (RSE).

Une responsabilité sociétale partagée

Afin de répondre à cette ambition, la SGP a entrepris une démarche d’identification des parties prenantes. Elle a opté pour une représentation cartographique afin de mettre en lumière leur diversité et les modalités de dialogue prévues ou d’ores et déjà mises en place en vue

de s’adapter à leurs différentes attentes (voir le schéma « Roue des parties prenantes » ci-contre). La stratégie de concertation, à la fois réglementaire et volontaire, initiée dès les origines, se décline aux différentes étapes de la vie du projet : conception, réalisation et exploitation du Grand Paris Express. Depuis 2011, pour chacune des gares et au fur et à mesure de l’avancée du projet, un Comité de pilotage (COFIL) réunissant toutes les parties prenantes permet d’échanger et de partager les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales pour l’implantation et l’insertion des ouvrages du métro, tout en prenant en compte l’objectif de maîtrise des coûts, des délais et des risques. Des comités de suivi des travaux ont été également mis en place sur la ligne 15 Sud et se réunissent à fréquence régulière pour chaque gare du GPE.

1.
De nombreuses réunions ont permis d’informer et d’échanger avec les citoyens.



1.

Dévelop- Développement économique et humain pement

La conception, la construction et l'exploitation du Grand Paris Express sont autant d'activités créatrices de valeur et d'emploi.

C'est en particulier le cas pour les bureaux d'études et les architectes, les entreprises du BTP et les différents acteurs intervenant dans l'exploitation du Grand Paris Express : gestionnaires de l'infrastructure, exploitants, commerçants et entreprises de services des gares. La SGP estime à 18 000 équivalents temps plein (ETP) annuels, pour les seuls emplois directs, le volume d'emplois nécessaire à la réalisation du Grand Paris Express.

Formation et insertion

La mise en place d'un dispositif de formation et de qualification est essentielle pour répondre aux besoins (une vingtaine de métiers prioritaires ont été identifiés). La SGP a ainsi proposé à la Fédération régionale des travaux publics de mettre en place une Académie du Grand Paris, afin de donner de la force et de la visibilité aux actions de qualification autour

desquelles pourront se rassembler les entreprises et les acteurs de la formation et de l'emploi. Les travaux du Grand Paris Express sont aussi une opportunité pour favoriser l'insertion par l'emploi de personnes éloignées du marché du travail et l'accès à la commande publique des PME. L'objectif de la SGP est de faire en sorte que les clauses d'insertion concernent 5% de l'emploi visé par les marchés de travaux en génie civil et dans le bâtiment de second œuvre.

Des engagements communs

En 2015, la SGP s'est engagée aux côtés du service public de l'emploi, des acteurs économiques et des territoires :

- signature de la convention « Cadre Emploi Formation » le 22 janvier 2015, qui rassemble dix partenaires, créant le Grand Paris Emploi, porté par Pôle Emploi, dans le souci de centraliser l'offre et la demande d'emploi à l'échelle régionale;
- signature d'une charte de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) le 5 octobre 2015,

avec la RATP, SNCF Réseau et la préfecture de région, qui définit un cadre d'engagements communs, notamment en matière d'insertion professionnelle, de lutte contre la précarité de l'emploi et le travail illégal, de santé et de sécurité au travail.

Elle associera les acteurs de l'économie sociale et solidaire et de l'innovation sociale à ses réflexions. En somme, il s'agit de faire du Grand Paris Express un levier de développement pour la jeunesse en favorisant l'innovation et la solidarité.

Anne CHEPTOU,
responsable du projet emploi

“Depuis septembre 2015, je construis la stratégie emploi du Grand Paris Express. Nous avons mobilisé de nombreux partenaires afin de mettre en place une méthode de travail concertée avec les territoires et entreprises autour des grands enjeux liés aux chantiers du Grand Paris Express : création d'emplois, insertion professionnelle, formation et qualification, innovation sociale.”

Étienne PIHOUÉE,
chargé de mission à la direction de l'ingénierie
environnementale

“Nous avons évalué les sujets environnementaux sensibles des territoires concernés par le Grand Paris Express. Nos études ont porté par exemple sur les espaces naturels, la pollution éventuelle des sols... La définition de mesures spécifiques permet d'assurer la bonne insertion des ouvrages sur leur territoire, en adaptant les phases de travaux.”

Les engagements de la SGP au service de la performance écologique et énergétique

De l'évacuation des déblais de chantier à l'écoconception des gares, en passant par la récupération de chaleur issue de l'exploitation du réseau de transport, la gestion environnementale est au cœur du projet du Grand Paris Express.

Dans une contribution à la COP21, intitulée « Un métro écologique pour une ville intelligente et durable » et publiée en novembre 2015, la SGP a pris sept engagements environnementaux dans le cadre de la construction du Grand Paris Express, de son exploitation et de son pilotage.

1. Éviter, réduire ou compenser les impacts environnementaux

De la définition du tracé à la mise en circulation en passant par la phase de travaux, la démarche environnementale s'appuie sur une méthode globale rigoureuse déclinée pour chaque tronçon du métro, chaque gare et chaque ouvrage.

2. Viser la sobriété énergétique

Il s'agit de concevoir un réseau, des sites industriels et des gares non énergivores en limitant au maximum les consommations. Pour chaque poste de dépense, la sobriété est visée au profit des territoires, afin de redistribuer l'énergie et de ne pas la perdre.

3. Insérer tous les ouvrages dans leur contexte environnemental, architectural ou paysager

Les patrimoines architecturaux et paysagers sont pris en compte pour chaque ouvrage, sur la base d'une évaluation stratégique environnementale innovante, établie en amont du projet et des études d'impact.

4. Anticiper les risques naturels

La Société du Grand Paris s'inscrit dans les objectifs de la COP21 en renforçant le principe de « résilience urbaine ». Elle a notamment élaboré une stratégie « Inondation », qui fixe les lignes directrices dans la conception des infrastructures concernées par ce risque.

5. Favoriser les mobilités douces

Le futur métro a été conçu en un réseau connecté qui irrigue les territoires de la métropole. La gare devient un espace d'intermodalité et favorise l'essor de la marche, du vélo et de tous modes de transport plus doux et durables.

6. Conduire des chantiers écoresponsables

La Société du Grand Paris va au-delà des prescriptions réglementaires avec une charte environnement des chantiers, établie début 2015 et signée par les entreprises de travaux et les sous-traitants. Tous les maîtres d'œuvre s'engagent à anticiper les nuisances pour les réduire au maximum, limiter la production de déchets et en favoriser le recyclage.

7. Développer une économie circulaire de la gestion des déblais

Traçabilité, transports alternatifs, valorisation : la Société du Grand Paris veut mettre en place une politique exemplaire de gestion des 43 millions de tonnes de déblais du chantier.

Sécu

Anticiper les risques rite

50

La sécurité des personnes et la sûreté des biens, pendant les travaux comme en fonctionnement, est un enjeu partagé par tous les acteurs du projet.

Elle se décline à toutes les étapes et pour tous les ouvrages. La démarche est construite en relation avec les forces de l'ordre et les pompiers, chacun dans leur domaine de compétences.

Cet enjeu de sécurité et de sûreté s'applique à tous les niveaux :

- sûreté des chantiers pendant les travaux ;
- sécurité des travailleurs et des tiers pendant les travaux ;
- sécurité des travailleurs en phase d'exploitation ;
- sûreté ferroviaire du métro en fonctionnement ;
- sécurité des voyageurs dans les futures gares du Grand Paris.

La nécessité de se doter d'une liste d'indicateurs des

1 & 2.

Travaux préparatoires à Champigny-sur-Marne en mai 2015.

risques potentiels et de mesurer ces dangers en fonction de la gare considérée a conduit la SGP à mettre en place un outil spécifique permettant la modélisation du projet gare sous l'angle de la sûreté, le « sécuriscope » des gares. Des espaces sont prévus pour les forces de l'ordre et les secours dans les gares, afin de faciliter leurs interventions. Pour garantir la sécurité de la circulation des trains, un accord a été signé par le préfet d'Île-de-France ainsi que le préfet de police. Deux comités techniques ont été lancés : un comité technique de sécurité civile qui traite des voyageurs et du personnel dans les tunnels et un comité de sécurité qui traite des actes de malveillance. La SGP a souhaité élaborer, avec les services de secours et l'État, une charte et un référentiel qui fixent les exigences en matière de sécurité des travailleurs sur les chantiers.

Dans le domaine de la sécurité civile, la SGP a élaboré une stratégie « Inondation », qui fixe les lignes directrices dans la conception des infrastructures concernées par le risque de crue. Elle a décidé d'aller au-delà des obligations réglementaires en mettant en œuvre des objectifs concrets de protection sur l'ensemble de ses ouvrages exposés. L'objectif consiste à prévenir au maximum l'arrivée d'eau dans les ouvrages en cas de crue et une reprise de l'exploitation. Ce dispositif contribue à la résilience des infrastructures du Grand Paris Express.



Michel LAIR,
ingénieur sécurité civile au sein
de l'unité systèmes et sécurité

“Mon rôle consiste à garantir la sécurité des systèmes, des usagers et des tiers du futur réseau de transport. La démonstration porte sur les événements redoutés suivants : déraillement de train, chute, électrocution d'une personne... Je suis l'interlocuteur privilégié des services de secours et de l'État sur ces problématiques.”

Dépla- Interconnexion et Intermodalité cements

Laurent COLIN,
responsable de l'accessibilité
au sein de l'unité gares

“Avec les chefs de projet de l'unité gares, nous travaillons en collaboration avec les associations représentatives des personnes handicapées. Avec elles, nous recherchons des solutions, au regard des contraintes techniques et financières, sur des sujets comme la signalétique, le mobilier afin de privilégier la conception universelle.”

Depuis 2014, la SGP a décidé d'investir la question de l'intermodalité autour des futures gares du Grand Paris, afin de permettre une bonne insertion de celles-ci dans leur environnement et de garantir à tous des conditions d'accès et de correspondance optimales, au sein d'espaces publics de qualité qui formeront les places du Grand Paris.

La SGP a défini, avec le concours du STIF, un dispositif visant à mettre en place un comité de pôle autour de chacune des 65 gares du Grand Paris qui seront réalisées avant 2030. Chaque comité de pôle regroupe l'ensemble des partenaires, principalement publics, concernés par le site. Ce dispositif prolonge le travail qui a été mené par le comité stratégique de la SGP et qui a abouti à la publication en juillet 2015 du document *Les places du Grand Paris, repères pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du Grand Paris*.

Le projet de chaque pôle doit aboutir à un schéma d'aménagement à réaliser pour la mise en service de la gare concernée, dans un périmètre de 300 mètres environ autour de celle-ci. Ce projet doit être porteur de l'ambition des partenaires en matière de mobilité et d'aménagement des espaces publics pour s'inscrire dans les objectifs de réduction de la pollution de l'air, de promotion des pratiques de déplacements alternatifs aux modes de déplacements individuels polluants, et d'innovation, notamment en matière de mobilité électrique et numérique. L'ensemble des pôles ont été désignés entre septembre 2015 et avril 2016. Désormais, presque tous les pôles sont actifs et toutes les études seront engagées avant la fin de l'année 2016.

Les interconnexions ferroviaires, point d'avancement

La réalisation du Grand Paris Express va jouer un rôle structurant sur l'organisation territoriale et sur l'évolution des déplacements en Île-de-France.

En particulier, les lignes du futur métro contribueront à redessiner le maillage des réseaux des transports en commun et les gares du réseau existant devront accueillir de nouveaux flux de voyageurs en correspondance, parfois dans d'importantes proportions. Afin de garantir au plus grand nombre d'usagers l'accès au Grand Paris Express dans des conditions optimales de confort et de sécurité, le comité de pilotage interministériel du 28 août 2013 a mandaté le STIF pour coordonner une démarche partenariale visant à quantifier les flux prévisionnels de voyageurs, puis à concevoir des projets d'interconnexion : ouvrages de correspondance entre les réseaux existants et le Grand Paris Express, d'une part, et adaptation des réseaux existants pour tenir compte d'éventuelles augmentations d'offre ferrée, d'autre part. Les études sont lancées pour l'ensemble des tronçons et la phase de réalisation des travaux est déjà engagée sur la ligne 15 Sud. La méthodologie est désormais arrêtée avec les opérateurs comme avec le STIF sur les approches techniques et sur les questions de financement. Au-delà, des démarches sont engagées ou le seront prochainement pour certaines interconnexions avec les lignes Transilien desservant la Grande couronne. Dès à présent, la conception retenue pour les gares du Grand Paris, les ouvrages de correspondance et les adaptations des espaces voyageurs existants préserve les évolutions de desserte qui pourront être décidées par le STIF.

Des gares au service de tous les voyageurs

1. —
La RATP s'est engagée pour faciliter la signalétique.

2. —
La SGP met en œuvre une démarche d'accessibilité universelle.

principes de l'information voyageur ou encore l'accessibilité aux abords des gares. Le principe d'un « chemin tactile » a fait l'objet d'un travail très concret sur de premières orientations en termes de matériaux et de conception de parcours. La conception des parcours en gare, associée aux aménagements et équipements qui seront développés, se définira à travers un « parcours de bienveillance » bénéfique à tous et consolidera le principe de conception universelle du métro. Le 13 janvier 2016, la SGP a signé un protocole avec les associations représentatives des grandes familles de handicap⁽¹⁾. Il institue des temps d'échanges réguliers afin de coconstruire la politique d'accessibilité du Grand Paris Express. L'année 2016 sera consacrée à des échanges sur les aménagements et les équipements des gares du futur réseau du métro du Grand Paris.

Une gare doit être en priorité efficace et fonctionnelle, offrant à tous un accès facile au réseau. En application de la loi du 11 février 2005, la Société du Grand Paris met en œuvre une démarche de conception et d'accessibilité universelle des espaces, de la signalétique et des équipements. Objectif : faciliter l'accès et les déplacements de tous les voyageurs. La démarche prend en compte l'ensemble des handicaps (moteur, sensoriel et cognitif). Les cheminements d'accès et de correspondance seront systématiquement mécanisés, avec la présence d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs en nombre adapté. Trois ateliers ont été menés en 2015, notamment sur l'organisation des parcours en gare, les grands

1. AFM, APF, APPT, CFPSAA, CORERPA, FNATH, UNAFAM, UNAPEI, UNISDA. Pour enrichir le dialogue, participent également aux réunions de concertation les partenaires suivants : la Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA), la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France (DRIEA), la préfecture de police de Paris (service des architectes de sécurité), le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).



La Société du Grand Paris



Catherine Barrot-Pèrenet a été nommée membre du directoire de la Société du Grand Paris par décret du président de la République en date du 25 mars 2015. Elle est plus particulièrement en charge des fonctions transversales et en particulier des questions financières et juridiques, des ressources humaines, des systèmes d'information et de la valorisation du patrimoine.

Pouvez-vous rappeler les éléments clés du budget de la SGP ?

Catherine Barrot-Pèrenet. En 2015, et pour la première fois depuis la création de la SGP, nous avons prélevé 40 millions d'euros sur notre fonds de roulement d'un milliard d'euros. Nous entrons désormais dans une phase de production très active, dont 2015 n'était qu'une préfiguration. En 2016, la SGP devrait investir plus d'un milliard d'euros dans le Nouveau Grand Paris, ce qui représente la totalité des dépenses réalisées sur le Grand Paris Express. Ces investissements concernent en particulier les travaux de la ligne 15 Sud, la poursuite des études sur les autres lignes, les acquisitions foncières, les interventions pour accompagner les autres maîtres d'ouvrage de transport. Les autorisations d'engagement représentent 2,5 milliards d'euros pour nos propres investissements et 760 millions d'euros pour les dépenses d'intervention dans le cadre de conventions partenariales. Nous engagerons donc 3,4 milliards d'euros en 2016.

Allez-vous recourir à l'emprunt ?

C. B-P. Nous recourrons à l'emprunt dès 2017 auprès de la Caisse des Dépôts et de la Banque européenne d'investissement, avec lesquelles nous avons

contractualisé une enveloppe de prêt de 1 milliard d'euros chacune. Dans les années futures, outre la CDC et la BEI, nous souhaitons pouvoir ouvrir la SGP aux marchés pour poursuivre la réalisation de notre projet dans les meilleures conditions possibles.

Quel bilan faites-vous des acquisitions foncières ?

C. B-P. Nous avons réalisé 92 millions d'euros d'acquisitions foncières en 2015 et nous y consacrerons 190 millions d'euros en 2016. Le contentieux reste à ce jour très marginal ; nous privilégions toujours les négociations à l'amiable. Notre enjeu est la réduction des délais pour mener à bien cette mission. Un texte réglementaire créant la servitude d'utilité publique en tréfonds nous y aidera.

Quelle est la stratégie patrimoniale de la SGP ?

C. B-P. Le premier temps est la gestion « intercalaire », qui consiste à valoriser le bien acquis avant les travaux. Le deuxième temps est celui de l'accompagnement de la création des gares avec la valorisation de droits à construire à côté ou au-dessus des gares, des ouvrages annexes et des sites de maintenance. Le troisième temps sera celui de la valorisation des espaces dans la gare, dont la SGP restera propriétaire : en créant des gares « capables » totalement numériques, nous souhaitons qu'elles puissent accueillir les activités et services nouveaux de demain.

La loi du 3 juin 2010 a conféré à la SGP des compétences d'aménageur. Quel est le bilan en 2015 ?

C. B-P. En 2015, nous avons lancé trois opérations connexes à Créteil, Bagneux et Issy-les-Moulineaux. Ces projets créeront de nouvelles centralités urbaines, autour desquelles se développeront de nouveaux quartiers. La SGP construit le métro le plus innovant du monde mais elle contribue aussi à la création de nouveaux morceaux de ville.

Ceci nécessite de travailler avec les élus locaux...

C. B-P. Absolument. L'ADN de la SGP est sa capacité de dialogue avec les collectivités locales et sa proximité avec les habitants. Expliquer notre projet, écouter les besoins, prendre en considération les projets des élus. C'est vrai pour la mise en œuvre du Grand Paris Express, c'est tout aussi vrai pour les projets d'aménagement. Cela prend du temps mais c'est incontournable. Les maires ont compris les enjeux que représente le Grand Paris Express pour l'aménagement de leur territoire, le logement,

la mobilité, l'activité économique. Nous les accompagnons dans leurs projets en accordant nos calendriers et contraintes dans le consensus.

Quels sont les sujets juridiques particulièrement prégnants ?

C. B-P. La commande publique est bien sûr un enjeu réglementaire majeur et constant. Les contrats avec les collectivités territoriales, avec les opérateurs de transport ou avec les propriétaires de réseaux enterrés font aussi l'objet d'une attention particulière. Les procédures préalables aux déclarations d'utilité publique, dont une a été obtenue en 2015, les demandes d'autorisations d'urbanisme et d'autorisations environnementales mobilisent beaucoup les équipes en 2015 et 2016. Nous abordons désormais la réalisation des travaux, qui pourraient générer certains litiges avec les riverains. L'objectif est de parvenir à créer les conditions de l'acceptabilité des travaux. Un médiateur indépendant, désigné auprès de la SGP, facilitera le dialogue. La servitude en tréfonds, en vigueur depuis la fin de 2015, permettra à l'établissement d'accélérer la maîtrise des tréfonds d'une profondeur supérieure à 15 mètres, en se substituant à l'appropriation plus longue à obtenir.

Combien de personnes travaillent à temps plein sur le projet au sein de la SGP ?

C. B-P. La SGP comptait 130 salariés en 2014 et nous avons embauché 32 personnes en 2015, auxquelles s'ajoutent 13 mises à disposition, ce qui représente une augmentation d'un tiers de notre effectif ! Il faut recruter des profils très spécialisés (ingénieurs, chefs de projet d'aménagement autour des gares, spécialistes de la communication de chantier, acheteurs, fonctions supports d'expertise). En 2016, nous prévoyons de recruter 40 personnes. C'est un travail considérable accompli par les équipes ressources humaines de la SGP, et un enjeu managérial fort car les périmètres d'intervention évoluent, les processus s'adaptent, des métiers nouveaux émergent et se structurent. Le travail collaboratif, le partage et la circulation de l'information doivent être adaptés à cette montée en charge des effectifs et aux métiers en évolution.

“L'ADN de la SGP est sa capacité de dialogue avec les collectivités locales et sa proximité avec les habitants.”

Catherine Barrot-Pèrenet

La montée en puissance se poursuit

Fin 2015, l'effectif de l'établissement s'établissait à 160 personnes, représentant 159,3 équivalents temps plein, conformément au plafond d'emplois autorisé par les autorités de tutelle. L'établissement a ainsi vu ses effectifs propres croître de 32 collaborateurs, soit 25%.

Organisation et évolution des effectifs

L'avancée des études et la bascule des premiers tronçons en phase PRO⁽¹⁾, forcément plus consommatrice d'emplois, l'accélération du calendrier décidée par le Premier ministre en juillet 2014 des lignes 14, 17 et 18, la reprise sous maîtrise d'ouvrage SGP de la ligne 15 Est constituaient autant d'éléments entraînant une augmentation importante du plan de charge et mobilisant de nouvelles ressources en interne.

Les équipes de la direction du programme ont donc été renforcées en 2015 pour maintenir le rythme très soutenu du plan de charge, notamment les équipes de direction de projet (responsable gares, adjoints techniques), mais également les compétences métiers transverses venant en appui du programme (ingénieurs système, électromécanique, chargés de conventions,

responsables accessibilité, chargés des acquisitions foncières). Les fonctions plus en support ont également bénéficié de cette dotation supplémentaire pour accompagner la volumétrie croissante des marchés et des opérations de toute nature (acheteurs, contrôleurs de gestion, comptables).

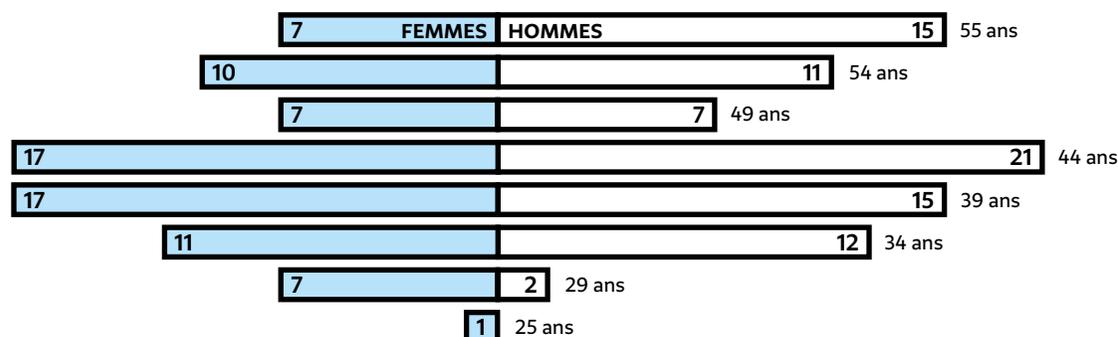
Des profils variés au service d'un projet hors normes

Fin 2015, l'établissement comptabilisait 160 collaborateurs (77 femmes et 83 hommes), âgés de 43,1 ans en moyenne. Les équipes sont constituées d'hommes et femmes venant d'horizons variés : fonctionnaires détachés de l'État, fonctionnaires détachés des collectivités territoriales, agents d'origine RATP, RFF, SNCF, des SEM, des bureaux d'études, de sociétés d'ingénierie ou de conseil, mais aussi du monde de la maîtrise d'œuvre et des entreprises de bâtiment, ou des travaux publics. Au près des équipes très aguerries, la SGP offre également à de plus jeunes collaborateurs la possibilité de participer à l'aventure de ce projet hors normes (voir schéma ci-dessous). Ainsi, au 31 décembre 2015, 33 des collaborateurs avaient moins de 35 ans, huit jeunes occupaient un poste en alternance, un dans le cadre d'un emploi d'avenir. Au total, si l'on considère également les personnels mis à disposition par un organisme extérieur, les personnels en renfort et les prestataires, 328 personnes apportaient leur soutien chaque jour aux côtés des équipes de la SGP.

Perspectives 2016

La loi de Finances pour 2016 autorise un relèvement du plafond d'emplois à 200 ETP fin d'année, l'ouverture de 40 nouveaux postes, permettant à la SGP d'atteindre son régime de croisière attendu pour 2017.

1. Phase d'études avant-projet.

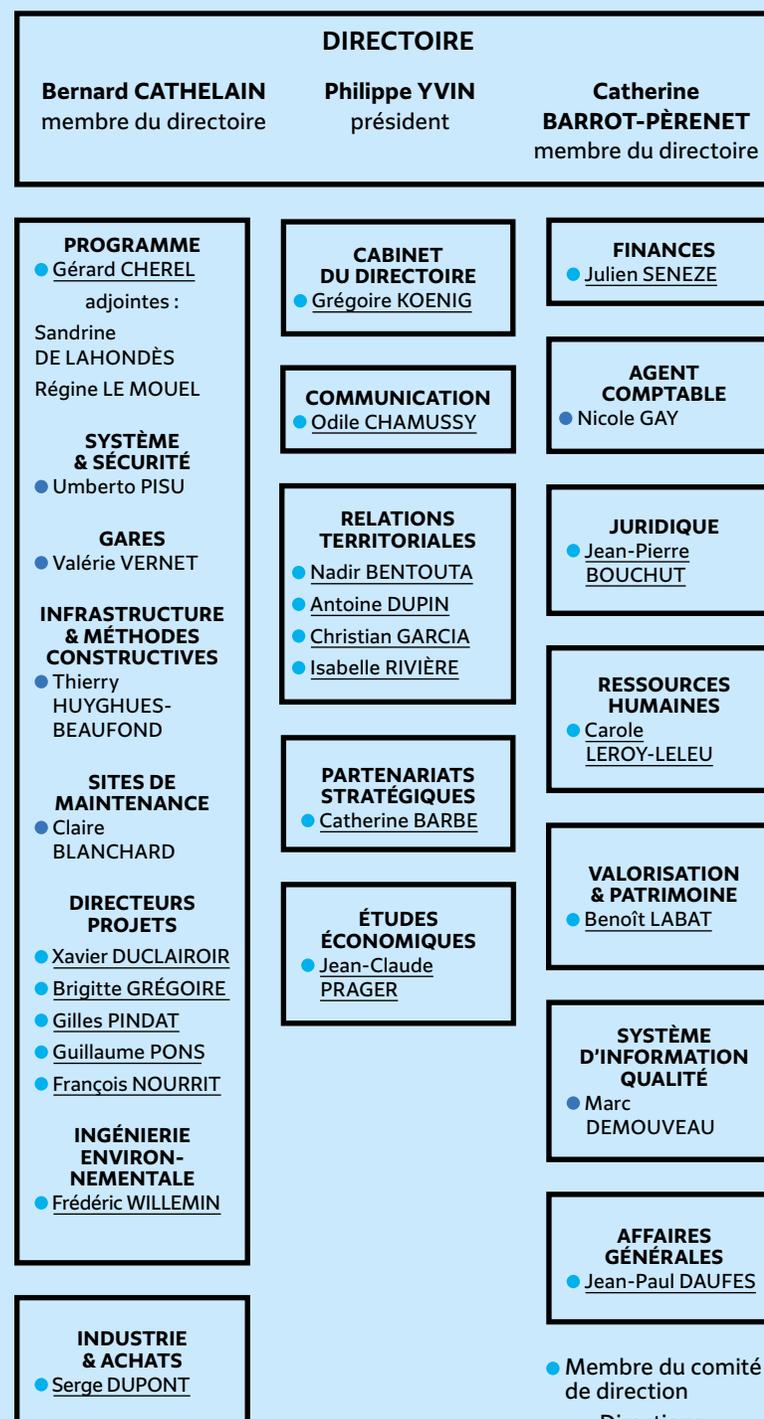


Pierre-Loïc VEYRON,
 directeur du groupement de maîtrise d'œuvre sur
 le tronçon Pont de Sèvres – Villejuif, Setec

“Nous assurons la maîtrise d'œuvre de l'infrastructure de 12 km de tunnel, de l'infrastructure et des équipements de huit gares et de 12 ouvrages annexes. L'année 2015 a été consacrée aux études techniques puis à leur conversion en directives pour les entreprises dans le cadre de la préparation des appels d'offres pour les infrastructures.”

Organigramme de la Société du Grand Paris

au 31 décembre 2015



- Membre du comité de direction
- Directions-directeurs
- Responsables d'unité

Sébastien TRARIEUX,
responsable adjoint de l'unité
des sites de maintenance

“En 2015, le SMR-PCC de Champigny a été le premier site à entrer dans une démarche de certification environnementale. Notre objectif maintenant est d’obtenir un label HQE sur chacun des autres sites.”

Achats

Les réali-

satio

Au total, 133 marchés ont été notifiés, en 2015, pour un montant prévisionnel de 296 millions d'euros.

À noter que 36 marchés représentant 90 % de ce montant prévisionnel ont fait l'objet de négociations techniques et financières, ce qui a permis à la Société du Grand Paris d'optimiser les offres des candidats.

L'activité liée aux marchés a continué en 2015 d'être très soutenue pour l'ensemble des directions. Nous pouvons cependant distinguer les points suivants :

- L'activité relative aux marchés de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de conduite d'opération a été très, dense avec :

- l'attribution des marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) de la ligne 18 et de la ligne 15 Est;
- l'attribution pour la ligne 15 Ouest du marché de maîtrise d'œuvre (MOE) infrastructure et des gares, ainsi que du marché de MOE architecturale pour la gare de Nanterre-la-Folie;
- le lancement des marchés de MOE systèmes, matériel roulant et automatismes, de MOE infrastructure et gares souterraines, et de MOE architecturale pour le viaduc et les gares aériennes de la ligne 18, marchés attribués début 2016;
- le lancement des marchés de MOE infrastructure et gares souterraines, et de MOE architecturale pour

le viaduc et la gare aérienne du Parc des Expositions sur la ligne 17, marchés qui devraient être attribués au 2^e trimestre 2016;

- le lancement des marchés de MOE infrastructure et gares souterraines, et de MOE architecturale pour la gare aérienne du pont de Bondy pour la ligne 15 Est, marchés attribués au 2^e trimestre 2016.

- 2015 a été l'année de lancement des marchés de travaux de génie civil de la ligne 15 Sud avec des étapes clés :

- en mars, l'annonce de l'allotissement retenu pour la ligne 15 Sud, allotissement des 33 km de tunnel et des 16 gares en huit lots;
- la publication des six premiers marchés en phase avec le planning annoncé;
- pour la gare de Fort d'Issy - Vanves - Clamart, la négociation de ce marché attribué au 1^{er} trimestre 2016.

- Les marchés de travaux de déconstruction, de voiries et de réseaux divers, de reconnaissance des réseaux et structures enterrés, de vulnérabilité du bâti, de reconnaissance des fondations et du bâti ont été attribués principalement sur le périmètre des lignes 15 Sud et 16.

- Les marchés d'automatismes et de systèmes embarqués pour les lignes 15, 16 et 17 ont été lancés, tandis que la procédure sur le matériel roulant, lancée en 2014, continue selon le calendrier annoncé.

- Les titulaires pour des marchés structurants ont été désignés en 2015 pour :

- l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la communication ainsi que la signalétique chantier ;
- le design industriel;
- les actions culturelles;
- les relations avec les entreprises et les organismes institutionnels pour les questions liées au trafic urbain, à l'économie numérique, à l'économie régionale, à l'économie des transports, au développement urbain;
- l'accompagnement des commerçants, entreprises et collectivités impactés par les travaux de la ligne 15 Sud;
- les cabinets d'avocats pour accompagner la SGP dans les actions en justice pour les expropriations, le droit fiscal, les référés.

- Les marchés d'AMO pour l'innovation, pour le numérique et l'intermodalité ont été lancés et attribués au 1^{er} semestre 2016.

Situation financière :

chiffres

En 2015, les dépenses de la SGP se sont élevées à 563 millions d'euros, près du double de leur niveau de 2014.

Les recettes se sont établies à 519 M€, confirmant le régime de croisière atteint en 2014 (505 M€) grâce à la réaffectation à la SGP de la dynamique des taxes prévues pour le financement du Nouveau Grand Paris, décidée par le gouvernement en mars 2013 (voir graphique p. 60).

Une croissance à la fois des dépenses de réalisation du Grand Paris Express et des dépenses d'intervention

La réalisation du Grand Paris Express est mise en œuvre à travers sept opérations d'investissement correspondant à des tronçons de lignes, définis comme des ensembles cohérents en termes de service et de

réalisation. La première opération d'investissement, qui concerne la ligne 15 Sud, a été approuvée le 15 juillet 2013 par le conseil de surveillance et les trois dernières (lignes 15 Est, 17 Nord et 18) l'ont été le 13 novembre 2015. Le coût global de réalisation des lignes, ouvrages, installations et gares du Grand Paris est estimé à 23,3 Md€ aux conditions économiques de 2012, auxquels il faut ajouter 1,4 Md€ de coût de maîtrise foncière. Ce sont donc au total 24,7 Mds€ qui seront nécessaires à la réalisation du Grand Paris Express d'ici à 2030.

Mais au-delà de sa mission de maître d'ouvrage, la SGP est également un acteur majeur du financement de plusieurs projets de modernisation des réseaux de métro et de RER existants, le Gouvernement ayant souhaité, dès 2013, mettre au service de

l'amélioration immédiate des conditions de transport des Franciliens le modèle de financement spécifique de la SGP. Ces contributions s'élèvent à près de 3,4 Mds€, dont près de 1 Md€ fait déjà l'objet de conventions de financement. Elles concernent la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, le projet EOLE de prolongement du RER E vers l'ouest, le prolongement de la ligne 11 entre Mairie des Lilas et Rosny Bois-Perrier, ainsi que les schémas directeurs de modernisation des RER (voir *tableau 1, p. 62*). Enfin, la SGP finance également, au titre de ses interventions, 30% du coût des impacts du Grand Paris Express sur les réseaux existants. Le reste de ces travaux est financé par la Région, l'État, les collectivités

territoriales concernées et les opérateurs de transport (RATP, SNCF), selon des clés fixées par le contrat de plan État-Région pour ce qui concerne la période 2015-2020. Les dépenses propres au Grand Paris Express ont crû globalement de 40% en 2015 par rapport à 2014, tandis que les dépenses d'intervention connaissent un quasi-quintuplement sur la même période.

Les dépenses sur le Grand Paris Express : montée en charge sur toutes les lignes, maintien du rythme des acquisitions foncières, stabilité des dépenses de fonctionnement

La croissance des dépenses sur le Grand Paris Express est tirée

+ 40%
de dépenses propres au Grand Paris Express en 2015

par la poursuite des études et les premiers travaux sur les lignes du réseau (voir tableau 2, p. 62).

Sur la ligne 15 Sud, lancée en juillet 2013 par le conseil de surveillance, les phases d'études opérationnelles (PRO) sont maintenant engagées et les travaux préparatoires (dévoisement des concessionnaires) prennent leur essor. Vient ensuite la ligne 14

Nord-16-17 Sud, lancée en juillet 2014 par le conseil de surveillance, pour laquelle l'année 2015 a été marquée par la définition de l'avant-projet et le lancement des travaux préparatoires. Sur les lignes 15 Ouest et 14 Sud, approuvées en juillet 2015 par le conseil de surveillance, les études d'avant-projet ont été largement entamées en 2015. Enfin, sur les trois derniers tronçons, approuvés en novembre 2015 par le conseil de surveillance, les études d'avant-projet débutent. Par ailleurs, le rythme de la maîtrise foncière demeure soutenu, avec 96 M€ de dépenses en 2015. Les dépenses non répartissables, qui couvrent notamment l'ensemble du fonctionnement général de la SGP et les prestations diverses nécessaires à son administration (commissaires aux comptes, avocats, conseils juridiques, équipement informatique, renforts techniques...), sont stables.

Les interventions : forte accélération sur le prolongement de la ligne 14, EOLE et le prolongement de la ligne 11 (voir tableau 3, p. 62)

Le prolongement de la ligne 14 représente plus de la moitié des interventions de la SGP, qui finance 55% de ce projet, dont le coût total est estimé à 1,5 Md€. Mais les contributions à la poursuite du projet EOLE et au prolongement de la ligne 11 sont déjà très significatives et l'accompagnement financier aux schémas directeurs des RER se développe.

Les recettes : un régime de croisière à plus de 500 M€
L'année 2014 avait été marquée par la réaffectation à la SGP de

la totalité de la dynamique des taxes prévues pour son financement, conformément aux décisions du gouvernement pour garantir la réalisation du Nouveau Grand Paris. Au cours des années précédentes, en effet, des prélèvements exceptionnels avaient été opérés au profit de l'ANRU (95 M€ par an en 2011, 2012 et 2013) et un plafonnement du reliquat à 345 M€ avait été opéré. La pérennisation de ce déplafonnement permet à la SGP d'enregistrer 519 M€ de recettes en 2015. L'essentiel des recettes de la SGP, en effet, provient de recettes fiscales affectées. Mais il faut également souligner l'attribution, en 2015, d'une subvention européenne

de 31 M€ pour le financement des avant-projets des lignes 14 Sud, 17 et 18, soit la moitié du coût de ces avant-projets. Par cette subvention aux lignes qui desservent les aéroports et gares internationaux d'Île-de-France, l'Union européenne soutient l'amélioration du fonctionnement du « nœud urbain des réseaux trans-européens » que représente la métropole parisienne, une notion développée par la génération la plus récente des règlements du mécanisme d'interconnexion européen. 7 M€ sont enregistrés dès 2015 au titre de cette subvention. Les autres produits relèvent principalement d'opérations d'ordre comptable (production immobilisée, production stockée), correspondant au

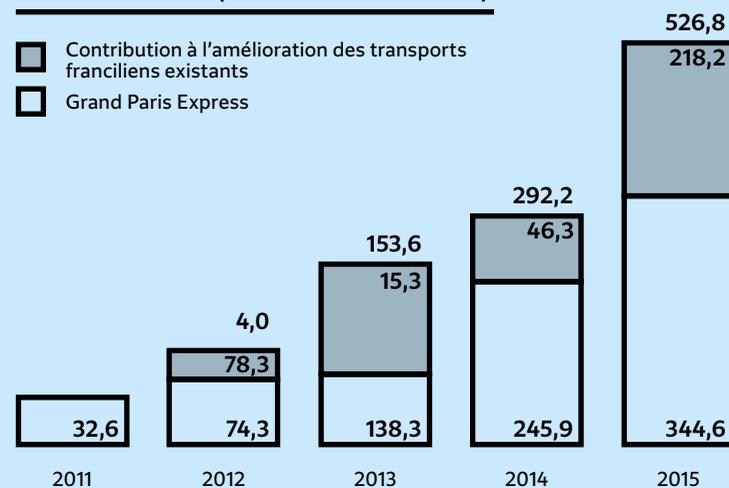
retraitement en immobilisation ou en stock de dépenses enregistrées en charges au cours de l'année.

Pour la première fois, un prélèvement sur le fonds de roulement

Avec 563 M€ de dépenses et 519 M€ de recettes, la SGP opère pour la première fois de son histoire un prélèvement sur son fonds de roulement. Il s'agit de la simple mise en œuvre de son modèle global de financement, conforme à sa feuille de route. Ce mouvement a en effet vocation à s'amplifier : le fonds de roulement sera en principe intégralement consommé courant 2017 et la SGP recourra alors à l'emprunt.

DÉPENSES DE LA SOCIÉTÉ

DU GRAND PARIS (EN MILLIONS D'EUROS)



UN MOTEUR DE FINANCEMENT PUISSANT UTILISÉ À PLEIN RÉGIME

La SGP bénéficie d'un modèle de financement global : la totalité du Grand Paris Express mais également les contributions aux autres projets financés par la SGP font caisse commune au sein d'un dispositif de financement unique. La réalisation de chaque opération n'est donc pas subordonnée au bouclage préalable d'un financement dédié. Ce modèle de financement repose sur deux piliers : d'une part, des recettes fiscales affectées sur une longue période ; d'autre part, le recours à l'emprunt, qui permet de réaliser

le projet en moins de deux décennies sans concentrer son financement sur une seule génération. Les recettes fiscales affectées ont permis de lancer les études, les acquisitions foncières et les travaux préparatoires ; le fonds de roulement de la SGP sera ainsi épuisé dès 2017. Le recours à l'emprunt sera alors nécessaire pour poursuivre les travaux. Les recettes fiscales, augmentées des produits récurrents liés à la mise en service du réseau (redevances, commerces, publicité...), permettront de

rembourser l'emprunt. Des subventions, notamment européennes, consolident le modèle en période de construction, de même que les cessions de volumes en surplomb des gares. Ce modèle est un puissant moteur de financement, qui garantit la soutenabilité à long terme des dépenses à la charge de la SGP. Avec la décision prise en février 2016 par le gouvernement de porter à 1,5 Md€ la contribution de la SGP au financement du projet EOLE, ce moteur est désormais utilisé à plein régime.

TABLEAU 1 (M€ CE 2012)	CONVENTIONS	
	ENVELOPPE	SIGNÉES (PARTS SGP)
RER E à l'ouest (EOLE)	1 500	273
- RER E à l'ouest PRO 2 (CS 29/11/2014)		114
- RER E à l'ouest NexTEO (CS 13/11/2015)		159
Schémas directeurs des RER	352	271
- Schéma directeur RER A (CS 29/11/2014)		78
- Schéma directeur RER A et B (CS 10/07/2015)		143
- Schéma directeur RER C et D (CS 10/07/2015)		25
- Schéma directeur RER A Cergy (CS 13/11/2015)		25
Prolongement L11 à Rosny (CS 29/11/2014)	300	60
Prolongement L14 à Mairie de Saint-Ouen	800	363
- Désaturation - Convention de financement n°1 (CS 23/11/2012)		58
- Adaptation - Convention de financement n°1 (CS 23/11/2012)		38
- Désaturation - Convention de financement n°2 (CS 30/10/2013)		267
TOTAL	2 952	967

TABLEAU 2 (EN M€)	2014	2015
Dépenses non répartissables (personnel, locaux, impôts et taxes, systèmes d'information...)	41	41
- Dépenses de personnel	17	19
- Autres dépenses non répartissables*	25	22
Infrastructures et systèmes du Grand Paris Express	112	205
- L15 SUD (Pont de Sèvres - Noisy-Champs)	81	123
- L14 NORD, 16 et 17 SUD (Noisy-Champs - Le Bourget RER - Saint-Denis Pleyel - Mairie de Saint-Ouen)	13	40
- L15 OUEST (Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel)	6	10
- L14 SUD (Olympiades - Orly)	4	16
- L18 (Orly - Versailles)	4	10
- L17 NORD (Le Bourget - Le Mesnil-Amelot)	1	3
- L15 EST (Saint-Denis Pleyel - Champigny)	2	4
Acquisitions foncières	90	96
Matériel roulant	2	2
TOTAL GRAND PARIS EXPRESS	246	345

TABLEAU 3 (EN M€)	2014	2015
Prolongement L14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen	45	124
EOLE	-	61
Prolongement de la L11 entre Mairie des Lilas et Rosny Bois-Perrier	-	28
Schémas directeurs des RER	-	3
Impacts sur les réseaux existants	1	2
TOTAL CONTRIBUTIONS	46	218

TABLEAU 4 (EN M€)	2014	2015
Taxe sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et stationnement	311	330
Taxe spéciale d'équipement	117	117
Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux	60	60
Subvention européenne	-	7
Autres (loyers, production immobilisée...)	17	5
TOTAL CONTRIBUTIONS	505	519

* Dont 7 M€ de retraitements comptables en 2014.



Document publié par la direction de la communication. Conception et réalisation : Quai#3. Crédits photos : p. 4 : © Getty images; pp. 6-7 : © Société du Grand Paris ; p. 11 : © Société du Grand Paris ; p. 13 : © Société du Grand Paris - Thomas Cognny ; p. 17 : © Société du Grand Paris ; p. 18 : © Société du Grand Paris - Sébastien d'Halloye - Gérard Rollando ; p. 19 : © Société du Grand Paris - Genaro Bardy ; p. 20 : © Société du Grand Paris - Sébastien d'Halloye ; p. 21 : © Société du Grand Paris - Gérard Rollando ; p. 22 : © Société du Grand Paris ; p. 23 : © Société du Grand Paris-RATP, © Société du Grand Paris - Moins 2 ; p. 24 : © Société du Grand Paris - Sébastien d'Halloye - Agences Miralles-Tagliabue et bordas+peiro 2 ; p. 25 : © Société du Grand Paris - ICADE - Architecture Studio ; p. 26 : © Société du Grand Paris - Jérôme Gorin, © Société du Grand Paris ; p. 28 : © Société du Grand Paris - Jean-David Chérite ; p. 31 : © Société du Grand Paris - Agence Duthilleul - Périphériques Architectes ; p. 32 : © Société du Grand Paris - Agence Kengo & Kuma Associates ; p. 33 : © Société du Grand Paris - Beckmann N'Thépe Architectes - Berranger & Vincent Architectes ; p. 34 : © Société du Grand Paris - Agence Chartier Dalix ; p. 35 : © Société du Grand Paris - Agence Perrault ; p. 36 : © Société du Grand Paris - Agence Kengo & Kuma Associates ; p. 37 : © Société du Grand Paris - Hervé Piraud ; p. 38 : © Société du Grand Paris ; p. 41 : © Société du Grand Paris - Nexity-Michel Guthmann Architecte-5+1AA et BASE - Nexity - Sodéarif - Imestia - Marc Mimram Architecture Ingénierie - Atelier d'Architecture Brénad + Gonzales Associés SAS - D'ici Là Paysage ; p. 44 : © Société du Grand Paris ; p. 45 : © Société du Grand Paris - Sébastien d'Halloye ; p. 47 : © Sacha Lenormand ; p. 50 : Société du Grand Paris - Genaro Bardy ; p. 52 : © Société du Grand Paris ; p. 54 : © Société du Grand Paris - Jean-David Chérite. Impression : Groupe Morault.



30 avenue
des Fruitiers
93200
Saint-Denis

societedugrandparis.fr

**Société
du Grand
Paris**

