

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2013



Rapport d'activité 2013

Le présent rapport d'activité constitue le rapport du directoire, prévu par l'article 15 du décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris. Il constitue également le rapport de gestion établi par l'ordonnateur prévu par l'article 212 du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

À ce titre, il porte sur la situation de l'établissement public et sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma d'ensemble du réseau de transport public pour le métro automatique du Grand Paris. Il a été présenté au conseil de surveillance lors de la séance du 10 avril 2014.

Ce document sera adressé, avant le 30 mai 2014, aux ministres de tutelle ainsi qu'au ministre chargé du budget.

Observations du conseil de surveillance sur le rapport du directoire pour 2013

Le conseil de surveillance, après avoir pris connaissance du rapport du directoire pour 2013 sur la situation de l'établissement public et l'avancement de la mise en œuvre du schéma d'ensemble observe que ce rapport représente une vue fidèle de l'activité intense de l'établissement public au cours d'une année 2013 qui aura marqué, avec notamment les annonces du 6 mars sur le Nouveau Grand Paris et le vote unanime du conseil de surveillance en juillet sur l'opération d'investissement de la ligne 15 sud, une étape décisive dans l'avancée du projet.

Sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma d'ensemble, le rapport dresse un panorama clair et précis des avancées réalisées durant l'année 2013. Mettant en œuvre sans délai la feuille de route fixée par le Premier ministre le 6 mars, la Société du Grand Paris a ainsi poursuivi le processus d'acquisitions foncières, a fixé les détails de sa contribution exceptionnelle de 2 Md€ au plan de mobilisation et a notifié à la suite du vote sur l'opération d'investissement les marchés de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage indispensables à la réalisation de la ligne 15 sud.

Le rapport relate également le déroulement de l'enquête publique et des enquêtes parcellaires relatives à ce même tronçon qui se sont achevées respectivement en novembre et décembre 2013 et qui ont été marquées par un intérêt soutenu des habitants à ce projet.

Le rapport mentionne enfin la constitution du dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour la ligne 16 dans le respect du calendrier défini le 6 mars et la mise en place d'une articulation efficace et étroite avec le STIF, qui sera indispensable en particulier pour préparer les opérations d'investissement qui devront être proposées au conseil de surveillance en 2014.

Le rapport financier reflète cette montée en puissance du projet et expose de manière claire et concise l'état des comptes de la Société du Grand Paris, ses financements, ses charges de fonctionnement et d'investissement pour 2013 ainsi que les perspectives budgétaires pour 2014.

Sur la situation de l'établissement public, le rapport rappelle les missions et compétences de l'établissement public « Société du Grand Paris » et détaille son mode de pilotage.

Le rapport présente également l'évolution des effectifs de la société sur l'année 2013, marquée par une stabilisation, à 105 équivalents temps plein au 31 décembre 2013. Le conseil de surveillance réitère à ce propos son appel pour que la Société du Grand Paris soit dotée des moyens nécessaires à la mission dont elle est chargée.

Pour le conseil de surveillance
Le président du conseil de surveillance

André Santini

Sommaire

 1	LES FAITS MARQUANTS.....	P. 6
 2	L'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA D'ENSEMBLE.....	P. 12
	LE NOUVEAU GRAND PARIS DES TRANSPORTS.....	P. 13
	LE PREMIER TRONÇON PONT DE SÈVRES - NOISY CHAMPS (LIGNE 15 SUD).....	P. 16
	LA MISE EN ŒUVRE DU GRAND PARIS EXPRESS	P. 18
	LES ACTIONS TRANSVERSALES	P. 21
 3	LA SITUATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC.....	P. 28
	LA GOUVERNANCE	P. 29
	LES MOYENS EN PERSONNEL	P. 33
	LA SITUATION FINANCIÈRE.....	P. 35
 4	LES PERSPECTIVES DE L'ANNÉE 2014	P. 42

Avant-propos

Le rapport d'activité 2013 de la Société du Grand Paris porte la marque de l'accélération du projet suite aux annonces du Premier ministre du 6 mars 2013 et témoigne de l'engagement de tous pour être à la hauteur des attentes considérables que ce grand projet suscite.

Les étapes que restitue ce rapport d'activité sont autant de jalons sur le chemin de la réalisation du Grand Paris Express, mais aussi des réalisations durables qui témoignent que le Grand Paris devient chaque jour une réalité concrète.

Comme l'écrivait Goethe « ce n'est pas assez de faire des pas qui doivent un jour conduire au but, chaque pas doit être lui-même un but en même temps qu'il nous porte en avant ». La création de l'observatoire des prix du foncier et de l'immobilier aux abords des gares du Grand Paris Express est de celles-ci, qui sont à la fois des instruments utiles pour la réalisation du nouveau métro et des réalisations à la portée plus large qui peuvent éclairer l'action publique dans de nombreux domaines.

2013 fut en premier lieu marquée par les annonces du Premier ministre qui, en donnant un calendrier de mise en service pour les différentes parties du réseau, a donné au maître d'ouvrage qu'est la Société du Grand Paris à la fois son cap et son rythme de marche.

Ce rythme rapide, la Société du Grand Paris s'est attelée avec tous ses partenaires à le tenir sans relâche. Quelques mois à peine après les décisions du 6 mars, nous avons ainsi été en mesure de traduire cette vision politique de façon concrète avec notamment l'approbation de l'opération d'investissement en juillet, la notification des marchés sur la maîtrise d'œuvre et l'assistance à maîtrise d'ouvrage au cours de l'été et le démarrage de l'enquête publique sur la ligne 15 sud dès le 7 octobre.

Dans ces actions la Société du Grand Paris a pu compter sur l'appui et le soutien de tous ses partenaires avec lesquels elle a poursuivi et intensifié le dialogue, selon la méthode d'ouverture et de transparence qui est sa marque de fabrique. Les conférences de tronçon au printemps et la concertation renforcée sur la ligne 16, 14 nord et 17 sud à l'automne, comme la visite de Cécile Duflot à la Société du Grand Paris pour rencontrer les entreprises d'ingénierie et les cabinets d'architectes, furent des moments forts de cette action.

L'ampleur du chantier et les attentes qu'il suscite, en France et à l'international, conduit la Société du Grand Paris à adopter une démarche exemplaire aussi bien pour la réalisation technique, juridique et environnementale que pour sa responsabilité sociale. C'est avec ces objectifs que la Société du Grand Paris a avancé dans la réalisation du projet en 2013 et c'est avec ces mêmes valeurs que la Société aborde l'année 2014.

Philippe YVIN
Président du directoire

Didier BENSE, Pierre-Alain JEANNENEY
Membres du directoire

1 LES FAITS MARQUANTS

6 MARS

Présentation du Nouveau Grand Paris

Le Premier ministre présente ses décisions concernant le Nouveau Grand Paris des transports qui articule la modernisation et l'extension du réseau existant avec la réalisation de nouvelles lignes de métro automatique du Grand Paris Express.

9 AVRIL

Création de l'Observatoire des prix du foncier

L'Observatoire des prix du foncier et de l'immobilier aux abords des gares du Grand Paris est créé en partenariat avec le préfet de Région et la Chambre des notaires de Paris, sur proposition du comité stratégique de la Société du Grand Paris.

AVRIL

Exposition de la 1^{re} maquette de Jacques Ferrier

La Société du Grand Paris présente les maquettes de Jacques Ferrier au salon de la Nouvelle Ville organisé par l'AMIF.





MAI

Tronçons : 2^e édition des conférences

Cinq conférences de tronçon sont organisées à l'attention des élus et des partenaires du projet, réunissant près de 600 participants. La SGP présente un premier calendrier de mise en œuvre des décisions concernant le Nouveau Grand Paris.

14 JUIN

Cession gracieuse, une première

Le conseil général du Val-de-Marne cède gratuitement le terrain de la future gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy à la Société du Grand Paris.

27 JUIN

Construction métropolitaine : partenariat renouvelé

La Société du Grand Paris conclut avec l'Atelier International du Grand Paris une convention de partenariat appelée « nouvelle étape de la construction métropolitaine ».

9 JUILLET

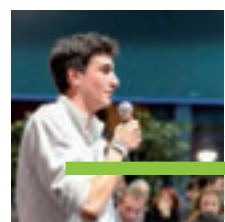
Convention d'aménagement quadripartite

Le quartier des Groues à Nanterre, quartier d'implantation d'une gare de la ligne 15 et d'Eole, fait l'objet d'une convention partenariale d'aménagement entre la mairie de Nanterre, l'Épadesa, Réseau Ferré de France et la Société du Grand Paris.

15 JUILLET

Approbation unanime des investissements

L'opération d'investissement relative à la ligne 15 sud est approuvée à l'unanimité par le conseil de surveillance pour un montant total de 5,295 Md€.





19 JUILLET

Protocole pour les transports du Nouveau Grand Paris

L'État et la Région Île-de-France concluent un protocole relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris.

28 AOÛT

Interconnexions et interopérabilité

Le 1^{er} comité de pilotage du Nouveau Grand Paris se réunit sous la co-présidence de la ministre de l'Égalité des Territoires et du Logement, et du ministre chargé des transports, en présence du président de Région, président du STIF, du préfet de Région et des opérateurs concernés. Ce comité réaffirme l'intérêt de l'interopérabilité au sein de la ligne 15, et examine les questions relatives aux interconnexions du Grand Paris Express avec les réseaux existants.

30 SEPTEMBRE

Intervention de Mme Cécile Duflot à la SGP

Mme Cécile Duflot, ministre de l'Égalité des territoires et du Logement rencontre les ingénieurs et les architectes de la ligne 15 sud en présence des élus, après un échange avec les équipes de la Société du Grand Paris.

7 OCTOBRE AU 18 NOVEMBRE

Enquête publique de la ligne 15 sud

Déroulement de l'enquête publique de la ligne rouge 15 sud. Les 7 commissaires enquêteurs tiennent 69 permanences. 28 lieux d'enquête sont ouverts au public. Trois réunions publiques sont organisées.

10 OCTOBRE

Confirmation de l'importance de la ligne 18

M. Jean-Marc Ayrault, Premier ministre, en visite sur le plateau de Saclay, réaffirme l'importance de la ligne 18 pour le développement de la recherche française et confirme les échéances des mises en service de la ligne.

17 OCTOBRE

Transition énergétique en perspective

La Société du Grand Paris signe avec Efficacity, consortium public et privé de recherche en faveur de la transition énergétique, un accord relatif à la géothermie et la récupération d'énergie produite par l'exploitation du réseau.



18 NOVEMBRE AU 18 DÉCEMBRE

Concertation renforcée pour le 2^e tronçon

La Société du Grand Paris organise 12 réunions publiques dans le cadre de la concertation renforcée sur la liaison Noisy-Champs - Le Bourget RER - Saint-Denis Pleyel - Mairie de Saint-Ouen (lignes 16, 14 nord, 17 sud). Près de 2 200 participants et plus de 750 avis et questions sont recensés.



18 NOVEMBRE

Coopération pour la sûreté et la sécurité

La Société du Grand Paris et les Préfectures de police de Paris et de tous les départements d'Île-de-France signent une convention relative à la sûreté et la sécurité du Grand Paris Express.



29 NOVEMBRE

Adoption du budget prévisionnel

Le conseil de surveillance adopte à l'unanimité le budget prévisionnel 2014 de la Société du Grand Paris pour un montant total de 512,2 M€, en augmentation de 367,3 M€ par rapport à 2013.

Un avenant au protocole de financement du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen est également approuvé par le conseil de surveillance à l'unanimité. Il consacre l'engagement de financement complémentaire par la Société du Grand Paris à hauteur de 348 M€ de cette opération afin d'accélérer la mise en œuvre du plan de mobilisation de la Région en faveur des transports.

2 AU 21 DÉCEMBRE

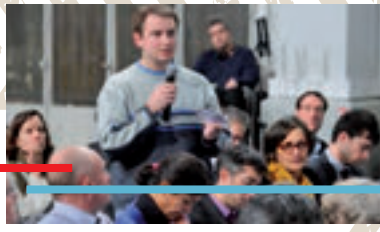
Ouverture des premières enquêtes parcellaires

Les quatre premières enquêtes parcellaires relatives à la ligne rouge 15 sud se déroulent. Elles concernent les terrains de surface sur lesquels les gares et les sites de maintenance seront implantés.

5 DÉCEMBRE

Révolution numérique

La Société du Grand Paris lance un appel à manifestation d'intérêt pour la préparation de la dimension numérique du Grand Paris Express.



11 DÉCEMBRE

Acquisition du matériel roulant

Le STIF approuve la convention de fonctionnement établie avec la SGP en vue d'acquérir le matériel roulant des lignes 15, 16 et 17.



13 DÉCEMBRE

Caractérisation des quartiers des gares

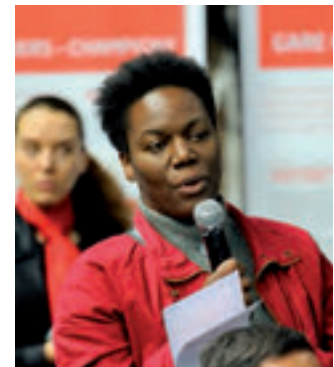
Sur proposition du comité stratégique de la Société du Grand Paris, l'Observatoire des quartiers des gares est créé en partenariat avec la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France et l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR).



17 DÉCEMBRE

Conception architecturale

La Société du Grand Paris organise une exposition sur la construction de l'identité du Grand Paris Express au Pavillon de l'Arsenal.



19 DÉCEMBRE

Utilisation du transport fluvial

La Société du Grand Paris et le port autonome de Paris (Ports de Paris) signent une convention relative à l'utilisation du transport fluvial pour la gestion des approvisionnements et l'élimination des déchets.





2 L'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA D'ENSEMBLE

Fin 2012, un travail interministériel en coordination avec la Société du Grand Paris, la Région Île-de-France et le STIF a permis au gouvernement de présenter, le 6 mars 2013, un projet d'ensemble cohérent, maîtrisé et financé : le Nouveau Grand Paris des transports. Depuis cette date, la Société du Grand Paris est engagée dans la mise en œuvre de cette feuille de route. La première opération d'investissement a été approuvée par son conseil de surveillance, la première enquête publique s'est déroulée, les premières enquêtes parcellaires également. Des études complémentaires et des études géologiques sont en cours sur tous les tronçons. La concertation renforcée a eu lieu sur les lignes 16, 14 nord et 17 sud. Les chartes d'architecture pour les gares et les sites de maintenance ont été élaborées.



LE NOUVEAU GRAND PARIS DES TRANSPORTS

LES DÉCISIONS

À la suite du travail du groupe inter-administration regroupant les services du transport, du budget et des finances, de l'égalité des territoires, et la SGP, le cadre d'exécution de mise en œuvre du Nouveau Grand Paris des transports a été précisé par le Premier ministre le 6 mars 2013. Il comporte :

- la confirmation des gares et des tracés du Réseau de Transport Public du Grand Paris (RTPGP), y compris les gares considérées alors à titre conservatoire ;
- l'amélioration à court terme du service offert aux voyageurs ;
- la modernisation et l'extension du réseau existant ;
- le calendrier de réalisation du Grand Paris Express et des orientations relatives à son exploitation ;
- la maîtrise des coûts par l'ajustement des capacités de transport aux besoins de mobilité de chaque territoire desservi.

Les futures lignes du Grand Paris Express sont désormais intégrées au réseau de métro en tant que lignes 15, 16, 17 et 18¹.

LA MODERNISATION ET L'EXTENSION DES RÉSEAUX EXISTANTS

La modernisation et l'extension des réseaux existants consistent en une accélération du plan de mobilisation pour les transports défini par la Région.

À cette fin, le Premier ministre annonce que la Société du Grand Paris apportera une contribution exceptionnelle au financement du plan de mobilisation à hauteur de 2 Md€.

Le protocole État-Région du 19 juillet 2013 précise la répartition de ces contributions :

- 1 000 M€ pour le prolongement d'EOLE à l'Ouest ;
- 348 M€ pour la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, en sus de la contribution de 30 % déjà convenue ;
- 300 M€ pour le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier ;
- 352 M€ pour les schémas directeurs des RER.

En outre, la loi n° 2014-1 du 4 janvier 2014 autorise le gouvernement à élargir par ordonnance les missions confiées par la loi à la Société du Grand Paris pour lui permettre d'apporter ces contributions².

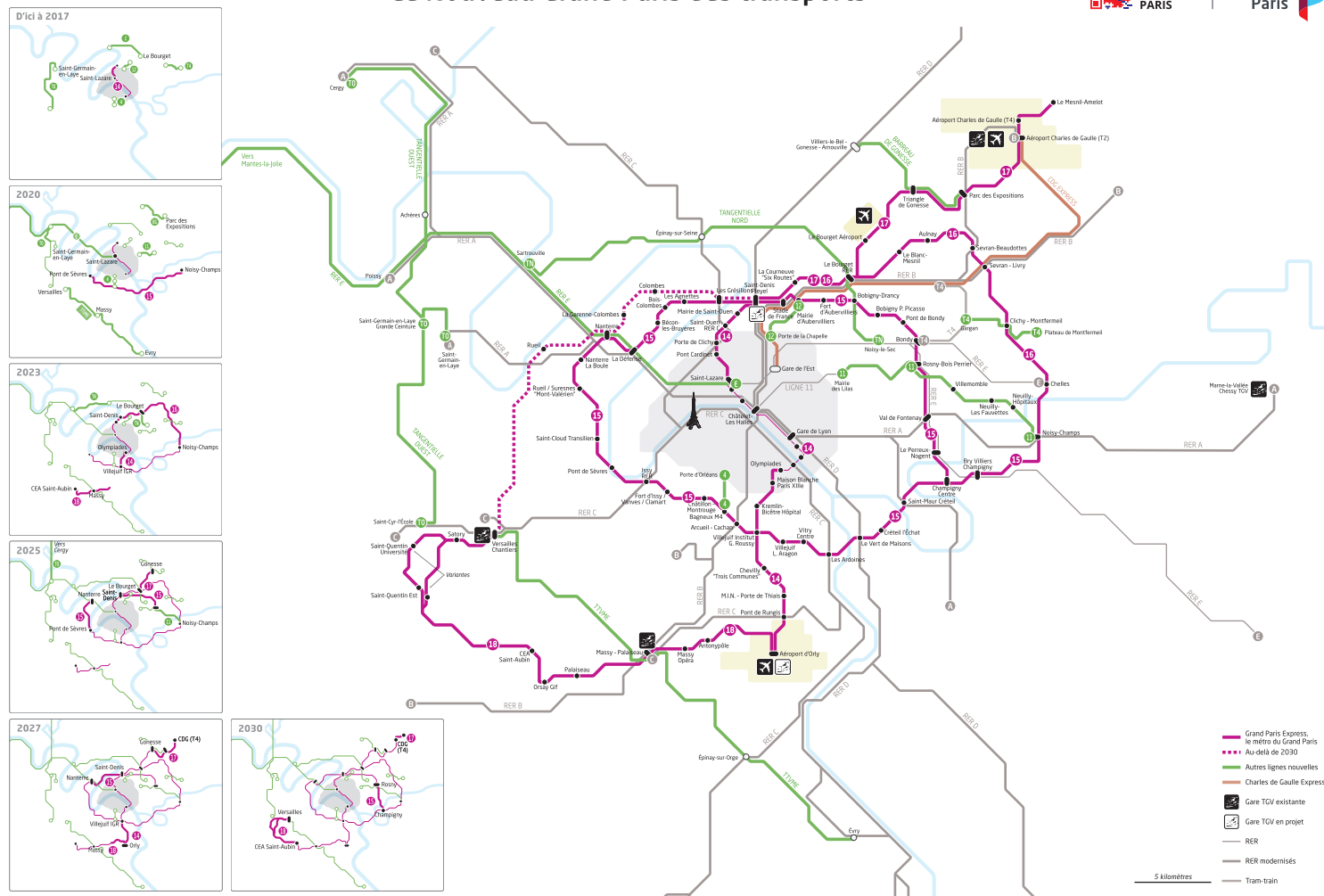
1 - Les lignes 15, 16 et 17 constituent la «ligne rouge» du Réseau de Transport Public du Grand Paris. La ligne 15 Est, entre Champigny centre et Saint-Denis Pleyel représente la ligne orange. La ligne 18, la ligne verte. Les prolongements de la ligne 14, la ligne bleue.

2 - Le financement du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen est toutefois d'ores et déjà possible en raison de la contribution de cette liaison à la réalisation des objectifs du Grand Paris Express, contribution reconnue dès 2011.



Objectifs de mises en service

Le Nouveau Grand Paris des transports



LE GRAND PARIS EXPRESS

Le Grand Paris Express est désormais intégré au réseau de transport régional sous la dénomination de « lignes 15, 16, 17 et 18 ».

La ligne 15 en rocade desservant Noisy-Champs, Villejuif, La Défense Saint-Denis Pleyel, Rosny-Bois Perrier et Champigny-centre, est une ligne de très grande capacité, dimensionnée pour pouvoir absorber des pointes de fréquentation comparables aux plus fortes charges que supporte le réseau du métro dans sa zone

la plus dense (de 25 000 à 30 000 passagers en heure de pointe).

Les lignes 16 et 17, reliant Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs et Roissy-CDG via Le Bourget, connaissent des trafics plus modérés et verront leur capacité adaptée; ces lignes seront parcourues par des trains proposant environ 500 places à l'heure de pointe.

Enfin la ligne 18, desservant le plateau de Saclay, sera également parcourue par un métro à capacité adaptée.



LES DÉPENSES DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Les dépenses à la charge de la Société du Grand Paris à l'horizon 2030 s'élèvent à 25,525 Md€ :

- 22,625 Md€, coût d'objectif pour la réalisation des lignes nouvelles 15, 16, 17 et 18, ainsi que des prolongements Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel et Olympiades – Orly de la ligne 14 ;
- 0,45 Md€ de contribution de la Société du Grand Paris au financement du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen ;
- 2 Md€ de contribution exceptionnelle de la Société du Grand Paris au financement d'opérations du Plan de mobilisation (période 2013-2017) ;
- 0,45 Md€, soit 30 % de l'enveloppe estimative pour l'adaptation des réseaux existants.

Ces enveloppes intègrent un objectif de réduction des coûts de 3 Md€ lié aux optimisations réalisées par l'ajustement des capacités et l'évolution des schémas d'exploitation.

LA COMPATIBILITÉ AVEC LE SCHÉMA D'ENSEMBLE

Le Conseil d'État, saisi d'une demande d'avis sur la compatibilité des évolutions susceptibles d'être apportées au projet de réseau de transport public du Grand Paris par rapport au schéma d'ensemble, a estimé que les évolutions envisagées par le gouvernement n'étaient pas contraires à la définition du réseau de transport donnée par la loi du 3 juin 2010.

Le caractère conciliable avec le schéma d'ensemble de certaines évolutions a été étudié par les services de l'État sur la base des propositions techniques, concernant les lignes 16 et 17 à capacité adaptée, élaborées au sein du groupe de travail associant le STIF, la SGP, la Région et l'État.

Les emplois liés à la réalisation du Grand Paris Express

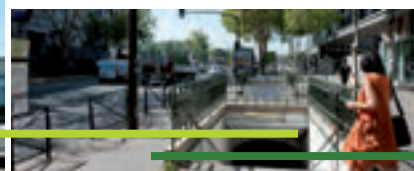
Les effets positifs du Grand Paris Express s'étendent au-delà du périmètre des gares du futur réseau. En termes d'emplois, la seule réalisation du métro aura un impact conséquent en phase chantier. Le Grand Paris Express contribuera ainsi à la création de 15 000 à 20 000 emplois directs et non délocalisables par an dans les travaux publics, les industries ferroviaires et le bâtiment. Les travaux étant réalisés en continu et à plusieurs endroits en même temps ces emplois auront un large impact.

Au-delà de ces emplois directement liés aux travaux, l'arrivée du Grand Paris Express permettra de créer entre 115 000 et 315 000 emplois supplémentaires, par rapport à l'évolution tendancielle de la Région du fait d'une amélioration considérable du fonctionnement de celle-ci et de son attractivité pour les investissements internationaux.

Les actions de la Société du Grand Paris pour accompagner l'emploi

Afin que les bénéfices socio-économiques du Grand Paris Express profitent aux populations en difficulté d'accès à l'emploi, la Société du Grand Paris intègre dès à présent des clauses d'insertion dans ses marchés.

Pour y parvenir, un travail très étroit de collaboration a été mené avec les services de l'État concernés (DIRECCTE, Pôle Emploi, préfecture), la Région, les collectivités, les fédérations professionnelles et les acteurs associatifs. Ce travail a déjà permis d'établir un panorama précis des emplois concernés et d'élaborer notamment une charte d'engagement pour les marchés du Grand Paris.





LE PREMIER TRONÇON PONT DE SÈVRES NOISY-CHAMPS (LIGNE 15 SUD)

Conformément aux décisions du 6 mars, la ligne 15 sud entre Noisy-Champs et Pont de Sèvres fait l'objet de la 1^{re} réalisation conduite par la Société du Grand Paris, avec l'ambition d'une mise en service à horizon 2020.

L'OPÉRATION D'INVESTISSEMENT

L'opération d'investissement portant sur le tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs a été approuvée à l'unanimité lors de la séance du conseil de surveillance du 15 juillet 2013.

Le coût objectif de cette première opération d'investissement relative à des infrastructures du Grand Paris Express s'élève à 5 295 M€ HT³. Le périmètre de l'opération d'investissement recouvre l'ensemble des dépenses, études et travaux concourant à la réalisation et à la mise en œuvre des infrastructures et équipements du tronçon.

PRINCIPAUX POSTES DE DÉPENSES (à titre indicatif)

Montant en M€ HT
(conditions économiques
01/2012)

Infrastructures tunnel (infrastructures et ouvrages annexes en ligne, raccordements aux sites de maintenance)	2 105
Gares, ouvrages de correspondance et ouvrages annexes associés (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	1 840
Systèmes de transport y compris voies, façades de quais et équipement des sites de maintenance	515
Sites de maintenance (SMR, SMI)	275
Frais d'études, de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage	560
TOTAL	5 295

3 - Aux conditions économiques de janvier 2012



L'opération comporte 33 kilomètres de ligne entièrement souterraine, 16 gares, un site de maintenance et de remisage des rames intégrant le poste de commande centralisé de la ligne 15, un site de maintenance des infrastructures, les ouvrages de correspondance avec les gares et stations des réseaux existants.

L'approbation de cette opération permet :

- la notification des marchés de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage associés au tronçon ;
- la passation de conventions avec des tiers en vue de la réalisation du tronçon (études et travaux des déviations de réseaux concessionnaires, études des gestionnaires d'infrastructures...);
- la consultation des entreprises et la passation des marchés de travaux pour la réalisation du tronçon.

Le matériel roulant nécessaire à l'exploitation du tronçon fera l'objet d'une opération d'investissement distincte et ultérieure qui sera également soumise à l'approbation du conseil de surveillance.

LE CHOIX DES MAÎTRES D'ŒUVRE

À la suite de cette délibération du 15 juillet 2013 une dizaine de marchés structurants pour la réalisation du projet a été notifiée. Ils portent sur :

- la maîtrise d'œuvre des infrastructures du premier tronçon ;
- la maîtrise d'œuvre des infrastructures et du bâtiment du site de maintenance et de remisage de Champigny.

Ils portent également sur :

- l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les systèmes et la maîtrise d'œuvre du matériel roulant et des automatismes des lignes 15, 16 et 17 ;
- la maîtrise d'œuvre des systèmes des lignes 15, 16 et 17 ;
- l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale et la

conduite d'opérations pour les lignes 15, 16 et 17.

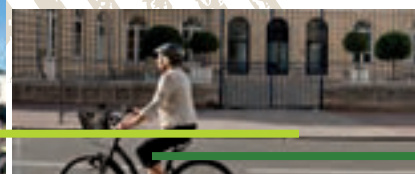
Les prestations de tous ces marchés ont démarré entre juillet et octobre. Les rendus de la première phase d'avant-projet sont prévus en avril 2014.

En octobre et novembre, le président du directoire a rencontré les maires de chaque commune du premier tronçon disposant d'une gare sur son territoire. Il a présenté l'architecte intervenant sur la (ou les) gare(s) de la commune, manifestant ainsi la volonté de la Société du Grand Paris de poursuivre l'association étroite des élus locaux au projet.



L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique relative au tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs s'est déroulée entre le 7 octobre et le 18 novembre 2013. À la demande de la commission d'enquête, trois réunions publiques ont eu lieu à Montrouge, Créteil et Noisy-le-Grand, réunissant près de 1 000 participants. Cette enquête a également porté sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées par le tronçon. Le rapport de la commission d'enquête a été remis au



préfet de Région le 3 février 2014. À l'unanimité de ses sept membres, la commission d'enquête a rendu un avis favorable. Cet avis est assorti de deux réserves et douze recommandations qui traduisent la très large contribution du public, 700 observations et courriers ayant été recueillis au cours de la procédure. La Société du Grand Paris exposera ses engagements de façon détaillée dans les réponses qu'elle apportera au gouvernement en vue de l'adoption d'un décret prononçant l'utilité publique du projet après avis du conseil d'État.

LES ENQUÊTES PARCELLAIRES

La Société du Grand Paris a préparé les dossiers permettant l'ouverture des enquêtes parcellaires nécessaires à la réalisation du réseau. Organisées par les préfets des quatre départements de la ligne rouge 15 sud, elles se sont déroulées simultanément du 2 au 21 décembre 2013.

Ces enquêtes concernaient plus spécifiquement les emprises des gares, des sites de maintenance et des puits d'entrée de tunneliers. Elles ont toutes reçu un avis favorable par leur commission respective.

Dans le but d'assurer la maîtrise des emprises de surface dans les délais impartis par la direction du programme, la Société du Grand Paris a commencé à saisir les juridictions de l'expropriation afin de déterminer le montant des indemnités.

LA MISE EN ŒUVRE DU GRAND PARIS EXPRESS

Conformément à la feuille de route que constituent les arbitrages du Premier ministre du 6 mars 2013, la SGP s'est engagée à réaliser l'ensemble des enquêtes publiques d'ici à la fin 2015. À cet effet, elle a lancé sur

la totalité des lignes des études complémentaires, fait réaliser les études géologiques nécessaires, et lancé la procédure de l'enquête publique sur les lignes 16, 14 nord et 17 sud.

LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES

À la suite des orientations du Nouveau Grand Paris, la Société du Grand Paris a relancé un cycle d'études préliminaires complémentaires pour procéder à l'optimisation du système de transport (infrastructures linéaires, gares, ouvrages annexes en ligne, schémas d'exploitation du réseau, systèmes...) sur les différentes lignes (15 ouest, 16, 17 et 18 et sur les prolongements de la ligne 14).

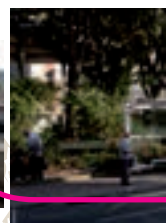
Ces études ont aussi permis de :

- sécuriser les études d'impact, pour la constitution des prochains dossiers d'enquête publique ;
- caractériser les impacts sur les réseaux existants, à travers les études RFF et RATP ;
- constituer une base programmatique solide pour lancer les consultations de maîtrise d'œuvre ;
- préparer le 2^e dossier d'enquête publique sur les lignes 16, 14 nord et 17 sud.

Les résultats de toutes ces études nourrissent les comités techniques (COTECH) et les comités de pilotage (COPIL) réunissant l'ensemble des acteurs des territoires concernés par l'insertion des gares.

LES ÉTUDES GÉOLOGIQUES

Un cabinet spécialisé en études géotechniques assiste la Société du Grand Paris pour la définition et le pilotage des reconnaissances de sol et le choix des méthodes constructives. Les rapports de la première campagne de reconnaissance des sols ont tous été remis et communiqués aux prestataires d'études notamment pour être pris en compte dans les nouvelles études d'impact.





Une mission complémentaire a été lancée au début de l'été sur la majorité des tronçons, pour conforter et affiner les résultats de la première campagne permettant ainsi de fiabiliser la qualité des études de maîtrise d'œuvre dès le stade de l'avant-projet. Les résultats de cette campagne complémentaire sont attendus pour le mois de mars 2014 pour le tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs.

LE TRONÇON NOISY-CHAMPS LE BOURGET RER - SAINT-DENIS PLEYEL - MAIRIE DE SAINT-OUEN

L'organisation de réunions publiques de concertation

À l'instar de ce qui a été fait pour la ligne 15 sud, la Société du Grand Paris a décidé d'organiser une réunion d'information et de participation du public dans les communes où seront implantées les gares du projet composé des tronçons Noisy-Champs - Saint-Denis Pleyel (ligne 16) et Mairie de Saint-Ouen - Saint-Denis

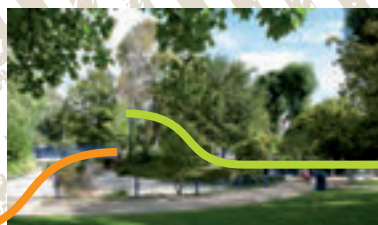
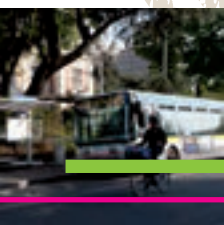
Les habitants invités à s'exprimer sur internet

Depuis le débat public de 2010-2011, la Société du Grand Paris pratique une méthode de concertation territoriale approfondie et continue. Véritable marque de fabrique de la SGP, cette méthode associe les partenaires des territoires - élus habitants, acteurs économiques, associations, monde universitaire et scientifique...-à la mise en œuvre du projet.

La foire aux questions sur internet est un des outils de la concertation publique au quotidien. Près de 1 000 formulaires ont été déposés, chacun pouvant comprendre plusieurs avis ou questions.

Lors des concertations renforcées sur la ligne 15 sud et les lignes 14 nord-16 et 17 sud, le garant de la concertation, désigné par la Commission Nationale du Débat Public, s'est assuré de la qualité de chaque réponse apportée par les équipes de la SGP.

Les questions et les réponses de la Société du Grand Paris sont consultables en ligne sur le site www.societedugrandparis.fr



Pleyel (ligne 14 nord). Ces réunions se sont déroulées en présence des élus et du garant de la concertation désigné par la Commission Nationale de Débat Public (CNDP).

Au total, 12 réunions ont été organisées, réunissant un total de 2 160 participants et donnant lieu à l'expression de 771 questions et avis par les habitants.

L'ÉTABLISSEMENT DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Le dossier a été finalisé en février 2014. Ce dossier a été établi en concertation avec les entités qui auront

à émettre un avis lors de sa phase d'instruction. De nombreux échanges ont eu lieu en 2013 tout au long de son élaboration, en y associant notamment le STIF, autorité organisatrice de la mobilité en Ile-de-France. Le projet de dossier, transmis au préfet de Région, a préalablement été présenté au comité des prescripteurs, réunissant le STIF, la Région Ile-de-France, la DRIEA ainsi que les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures.

Les marchés de la Société du Grand Paris en 2013

En 2013, 87 marchés ont été notifiés pour un montant de 509 M€ et 108 marchés étaient en cours d'exécution au 31 décembre 2013. 15 marchés représentent 95 % de ce montant. Ils ont été passés en procédure négociée, permettant à la Société du Grand Paris d'optimiser les offres techniques et financières des candidats.

Parmi les principaux marchés notifiés, on peut donc notamment citer les marchés :

- assistance à maîtrise d'ouvrage générale pour les lignes 15, 16 et 17 ;
- maîtrise d'œuvre infrastructure et architecturale pour la ligne 15 sud ;
- maîtrise d'œuvre architecturale pour les gares emblématiques Villejuif IGR et Noisy-Champs ;

- assistance à maîtrise d'ouvrage systèmes et de maîtrise d'œuvre matériel roulants et automatismes ;
- maîtrise d'œuvre systèmes pour les lignes 15, 16 et 17 ;
- maîtrise d'œuvre pour le SMR de Champigny.

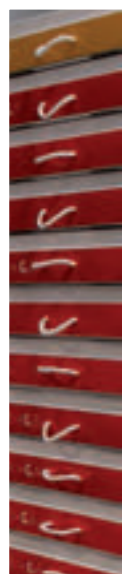
Ces marchés représentent un montant de 300 M€ pour la ligne 15 sud. Ils sont de longue durée (entre 10 et 16 ans) et couvrent les études et le suivi des travaux jusqu'à la mise en service.

Des marchés ont par ailleurs été notifiés pour compléter les besoins dans les domaines suivants :

- étude pyrotechnique et de vulnérabilité des bâtis ;

- diagnostics pollution pour l'ensemble du réseau ;
- études préliminaires approfondies pour les lignes 15 ouest, 16, 17 et 18 ;
- acquisitions foncières pour les lignes 14 sud, 16, 17 et 18 ;
- gestion intercalaire des biens acquis et leur sécurisation ;
- mise en place du système d'information de la Société du Grand Paris (logiciel de gestion et logiciel de passation de marchés).

Par ailleurs, 3 conventions ont été conclues avec les opérateurs de transport RATP, RFF et SNCF, sur la conduite d'études préliminaires ou d'avant-projet sur leurs périmètres, aux gares d'interconnexions.





LES ACTIONS TRANSVERSALES

UN SCHÉMA DIRECTEUR D'ÉVACUATION DES DÉBLAIS

Les déblais de chantier du Grand Paris Express représenteront environ 20 millions de m³. Vu la durée des travaux et leur localisation urbaine, la gestion des déblais constitue, de fait, un défi en matière de conduite de chantier.

La Société du Grand Paris a initié, dès 2011, une démarche innovante sur cette question. Elle a engagé le recensement de l'ensemble des sites qui, en Île-de-France mais aussi en dehors, disposent des capacités suffisantes sur les 10 ans à venir pour accueillir et traiter ces déblais.

En 2012 puis 2013, ce travail a été prolongé par :

- la définition des orientations stratégiques ;
- la définition des chemins d'évacuation afin de minimiser les nuisances potentielles pour les riverains.



Dès avril 2013, le schéma directeur d'évacuation des déblais (SDED) définissait les engagements de la Société du Grand Paris pour la conduite opérationnelle des chantiers afin de :

- donner aux maîtres d'œuvre et aux entreprises de travaux les orientations fondamentales d'organisation et de planification en matière de gestion et de tri des déchets sur le chantier pour la mise en place de modes opératoires exemplaires;
- inciter à une collaboration entre les acteurs de la construction et permettre aux opérateurs de traitement des déblais d'anticiper et de s'organiser;
- optimiser la gestion des déblais en mutualisant les solutions et en réduire ainsi le coût;
- contribuer aux objectifs de rééquilibrage territorial avec un traitement des déchets le plus local possible;
- garantir une évacuation et un traitement des déchets de chantier non valorisables qui soient optimisés du point de vue de leur coût, exigeants sur le plan environnemental, et compatibles avec l'organisation de la gestion des déchets en Île-de-France.

Ces orientations stratégiques ont été traduites en un ensemble d'objectifs opérationnels :

- privilégier les transports alternatifs à la route;
- réduire les impacts sur les territoires;
- réduire les kilomètres parcourus par la route;
- favoriser la valorisation pour limiter le stockage...

À l'échelle du réseau de transport, quatre projets de création de plates-formes d'évacuation de transbordement par voie fluviale sont étudiés : sur l'Ile-de-Monsieur à Sèvres, aux Ardoines, aux Grésillons et à Aubervilliers.

Pour la ligne 15 Sud, chaque chantier a été étudié afin de trouver les solutions les plus adaptées pour permettre de gérer en parallèle l'approvisionnement en matériaux. Le SDED a été annexé au premier dossier

d'enquête publique sur la ligne 15 Sud. Cette déclinaison opérationnelle sera reproduite pour chaque projet de ligne du Grand Paris Express.

Enfin, le 19 décembre, la Société du Grand Paris et Ports de Paris signaient une convention de partenariat devant permettre « le renforcement de la compétitivité des modes alternatifs à la route et leur utilisation maximale dans le cadre des travaux du Grand Paris Express ».

POUR LES GARES

Soutenant l'ambition d'accompagner le développement urbain et de structurer de nouveaux quartiers, l'architecture des gares du Grand Paris contribue à signifier la présence du métro dans la ville, tout en offrant aux voyageurs des espaces pratiques et agréables.



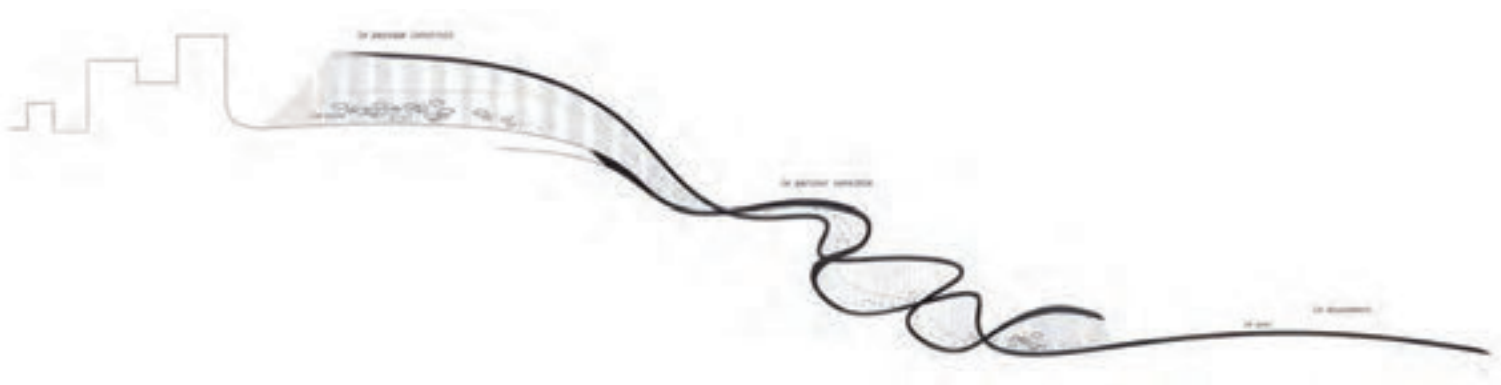
En août 2013, la Société du Grand Paris a finalisé une première version du référentiel de conception des gares, corpus de documents qui expose les prescriptions transversales pour la conception des gares. Constitué de neuf documents, représentant

environ 1 200 pages, il comprend :

- une note de cadrage;
- un programme cadre;
- des règles de dimensionnement (fluidité et dimensionnement en exploitation; vérification du dimensionnement pour l'évacuation);
- des schémas directeurs fonctionnels (sécurité incendie, sécurité civile, accessibilité des services);
- une charte d'architecture.

Ce corpus a été fourni aux concepteurs (bureaux d'études, cabinets d'architectes), au démarrage de





leurs études. La démarche engagée par la Société du Grand Paris répond aux enjeux propres à la construction du réseau du Grand Paris Express :

- des enjeux urbains : l'architecture de chaque gare est une réponse spécifique à un contexte géographique, urbain, social ou économique. La conception architecturale installe un dialogue entre la gare et son environnement pour inscrire l'espace de transport en osmose avec son quartier ;
- des enjeux de transport et de réseau : l'efficacité d'un réseau de métro repose sur des standards de service. Ces standards permettent de faciliter le repérage des voyageurs, d'apporter une réponse homogène aux enjeux techniques, de sécurité et de maintenance, et d'inscrire les nouvelles gares dans le réseau francilien.

Ainsi, la conception architecturale des gares du Grand Paris suit une double approche de conception, transversale et territoriale, visant à construire des gares à la fois pratiques, accueillantes et ancrées dans leurs quartiers.

Les gares partagent des orientations communes en termes d'architecture. Jacques Ferrier Architectures, conseil en architecture des gares du Grand Paris, a proposé un fil conducteur pour la conception de l'ensemble des gares du Grand Paris.

Ce fil conducteur vise à définir des espaces pratiques,

confortables et apaisants par une série de dispositifs partagés par toutes les gares : des ambiances, une palette de matériaux, des types de mobiliers, des orientations en termes de lumières ou d'acoustique, etc.

La Société du Grand Paris a également engagé des consultations spécifiques de maîtrise d'œuvre architecturale pour élaborer la conception architecturale de certaines gares particulièrement symboliques et emblématiques en termes de fréquentation quotidienne, de positionnement au carrefour des futurs grands axes stratégiques de la métropole et d'accompagnement des projets de développement des territoires.

POUR LES SITES DE MAINTENANCE

En 2012, le groupement Barton Willmore International / BETCI a élaboré la charte architecturale, urbaine et paysagère des sites industriels du Grand Paris Express. Ce document vise à garantir la cohérence de tous les sites industriels du métro en termes architectural, d'insertion urbaine et paysagère.

L'ensemble des acteurs des territoires du Grand Paris concernés par l'implantation des sites industriels, ont été associés à l'élaboration des principes de la charte. Ainsi, trois ateliers thématiques réunissant des élus et des habitants ont été menés sur la « perception », le « ressenti » et la « représentation » de ces lieux.





Le concept retenu pour exprimer la qualité des sites industriels du Grand Paris Express s'appuie sur la notion de « mécanique de précision » attachée au domaine de l'horlogerie. Cette approche transversale fondée sur les notions « d'innovation, de rapidité et d'efficacité » se décline en cinq thèmes :

- l'insertion urbaine et paysagère ;
- la toiture, la façade et la structure ;
- les espaces d'accueil ;
- les cheminements et les continuités ;
- l'aménagement des espaces intérieurs et des lieux de travail.

LA MAÎTRISE FONCIÈRE

En 2013 la Société du Grand Paris a poursuivi le processus d'acquisition des parcelles nécessaires à la réali-

sation des ouvrages de l'infrastructure de transport. Près d'une trentaine d'actes ont été signés au cours de l'année 2013, pour près de 50 M€ HT conformément au budget initial. La Société du Grand Paris s'attache à favoriser les acquisitions amiables.

La majorité des acquisitions a été réalisée sur le tronçon sud de la ligne 15. Certaines acquisitions ponctuelles ont également été réalisées sur d'autres tronçons faisant notamment suite à des préemptions réalisées par les communes de biens situés à l'emplacement des futurs ouvrages.

Ces acquisitions portent en priorité sur les parcelles les plus critiques en termes de maîtrise des calendriers de réalisation : sites de maintenance, gares, bases chantier pour le lancement des tunneliers.



LES PROGRAMMES COMPLÉMENTAIRES AUX GARES

La Société du Grand Paris a poursuivi les études urbaines et programmatiques des projets complémentaires en surplomb ou aux abords immédiats des futures gares. Ce sont d'ores et déjà une vingtaine de gares sur l'ensemble du futur réseau dont 12 sur les 16 que comportera la ligne 15 sud qui ont fait l'objet d'études avec l'aide des équipes d'assistance à maîtrise d'ouvrage spécialement dédiées.

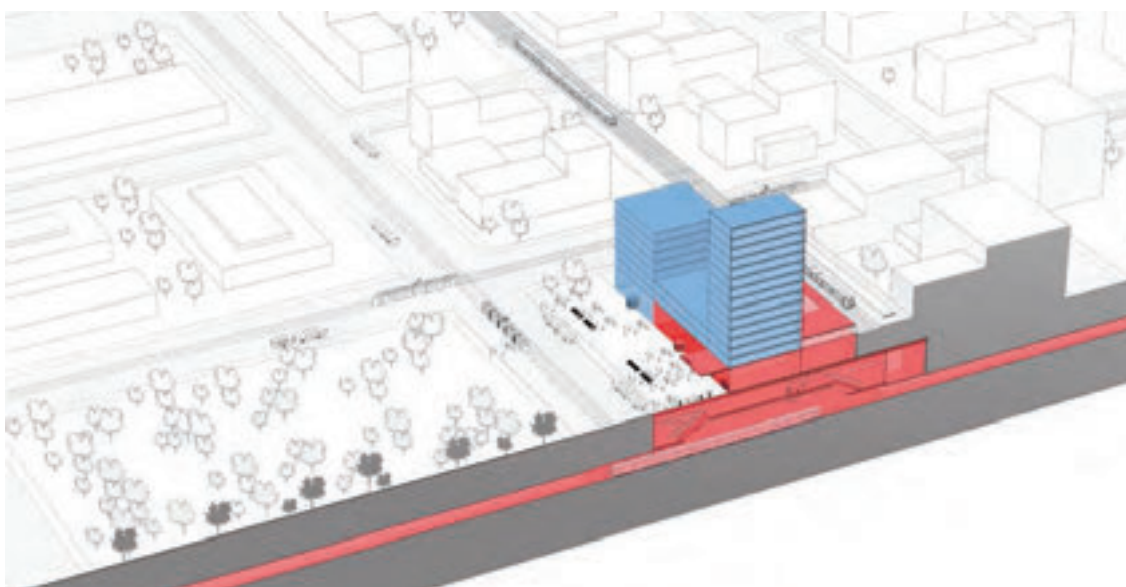
Pour la ligne 15 sud, des études ont permis de déterminer la faisabilité des projets complémentaires en articulation avec les ouvrages destinés au métro et dans le respect du calendrier des études de maîtrise d'œuvre.

Les communes concernées par ces futures opérations complémentaires ont été associées aux choix de programmation comme aux choix urbanistiques et architecturaux tout au long de la procédure.

Afin d'illustrer la méthode retenue pour ces opérations complémentaires, un film sur maquette 3D intitulé « Les gares du Grand Paris, déclencheurs de projets urbains » a été réalisé. Ce film, visible sur le site internet de la SGP, présente les principes d'articulation entre gare et projet complémentaire et l'intégration du pôle gare dans le tissu urbain.

Les emprises acquises par la Société du Grand Paris, pour l'infrastructure de transport de la ligne 15, pourraient, sous réserve des validations technico-financières et de l'accord des élus des territoires concernés, accueillir près de 1 500 logements et près de 50 000 m² d'autres programmes, conformément aux objectifs du Nouveau Grand Paris.

Chacun de ces projets immobiliers complémentaires à la réalisation des gares sera porté par un maître d'ouvrage tiers dont la désignation interviendra, au terme d'une procédure de consultation, dans le courant du second semestre 2014.





Lancement d'un appel à manifestation d'intérêt sur le numérique

La Société du Grand Paris a décidé d'ouvrir un dialogue avec l'ensemble des acteurs de la filière numérique, sous la forme d'un appel à manifestation d'intérêt (Ami).

Cet appel, destiné à tous les partenaires intéressés, grandes entreprises, PME, start-up, collectivités locales, services publics, associations..., a été lancé le 5 décembre 2013 et clos le 21 février 2014. Il a suscité près de 115 contributions de l'ensemble des acteurs intéressés au projet.

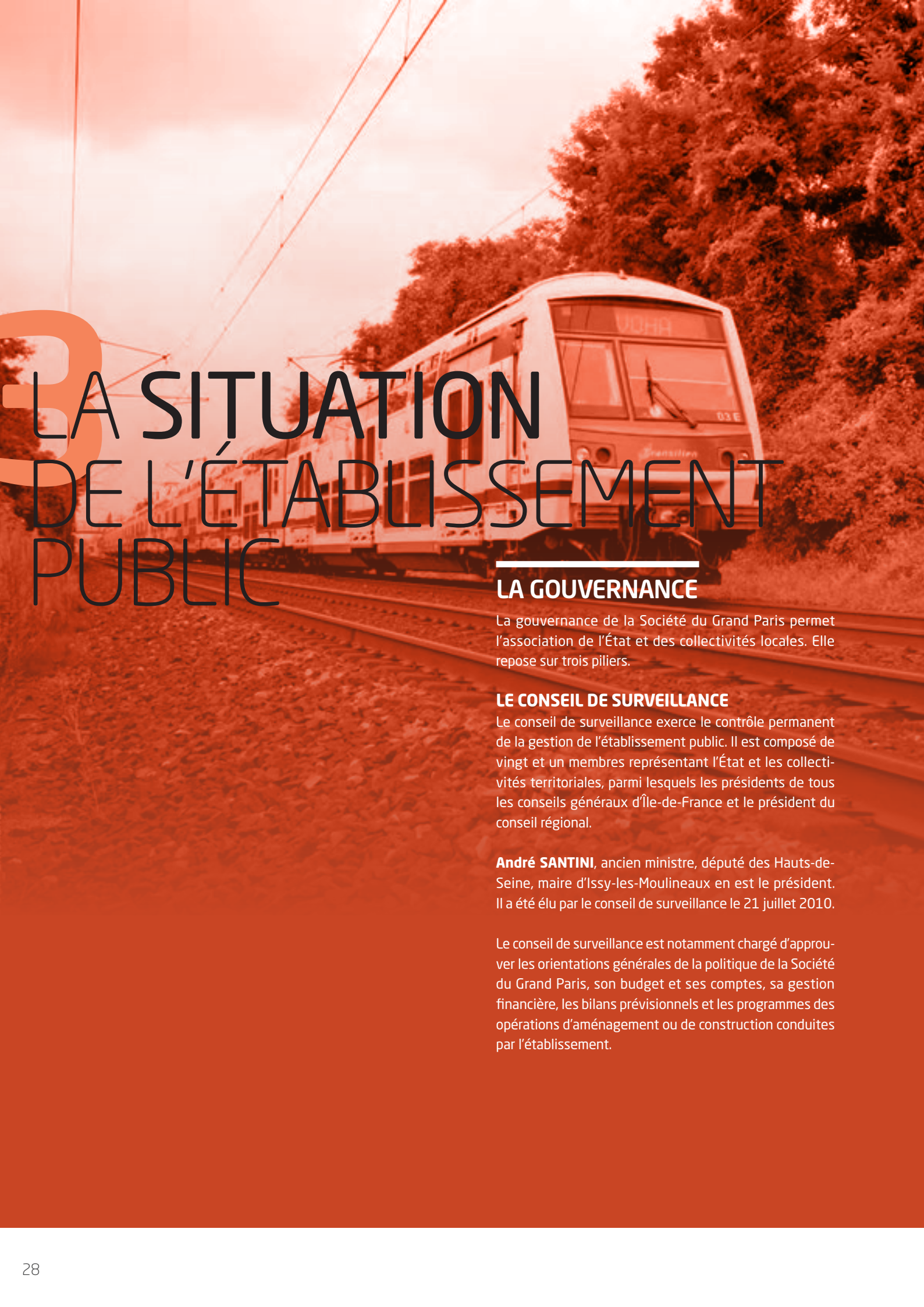
Il vise en particulier à définir le dimensionnement et les composantes de l'infrastructure numérique à déployer dans le métro mais aussi l'environnement et les actions d'accompagnement qui permettront de faire du métro une plate-forme d'innovation ouverte au profit des voyageurs et des territoires.

Suivi des contrats de développement territorial

La Société du Grand Paris a poursuivi sa participation à l'élaboration des contrats de développement territorial (CDT) au titre de sa mission de conseil du préfet de Région mais également en finançant des études engagées sur plusieurs territoires. En deux ans elle a ainsi contribué pour plus de 1,1 M€ à des études engagées par l'État sur le territoire de 6 CDT. Le solde de 0,9 M€ permettra le financement d'études complémentaires qui seront réalisées en 2014 avant la signature des différents contrats avec l'État.

Fin 2013, quatre premiers CDT ont été signés : Campus Science et Santé et Grandes Ardoines pour le Val-de-Marne ; Grand Paris Seine Ouest pour les Hauts-de-Seine ; Sénart pour la Seine-et-Marne et l'Essonne. En janvier 2014, a été signé le CDT du Territoire de la Culture et de la Création et, en février 2014, ont été signés le CDT Boucle Nord des Hauts-de-Seine, le CDT d'Est ensemble « La fabrique du Grand Paris », en Seine-Saint-Denis, le CDT du Grand Roissy « Cœur économique Roissy Terres de France » et le CDT « Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France ».





3 LA SITUATION DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC

LA GOUVERNANCE

La gouvernance de la Société du Grand Paris permet l'association de l'État et des collectivités locales. Elle repose sur trois piliers.

LE CONSEIL DE SURVEILLANCE

Le conseil de surveillance exerce le contrôle permanent de la gestion de l'établissement public. Il est composé de vingt et un membres représentant l'État et les collectivités territoriales, parmi lesquels les présidents de tous les conseils généraux d'Île-de-France et le président du conseil régional.

André SANTINI, ancien ministre, député des Hauts-de-Seine, maire d'Issy-les-Moulineaux en est le président. Il a été élu par le conseil de surveillance le 21 juillet 2010.

Le conseil de surveillance est notamment chargé d'approuver les orientations générales de la politique de la Société du Grand Paris, son budget et ses comptes, sa gestion financière, les bilans prévisionnels et les programmes des opérations d'aménagement ou de construction conduites par l'établissement.

LES MEMBRES DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

ÉLUS

M. Jean-Paul Huchon

Président du conseil régional d'Ile-de-France

M. Patrick Devedjian

Président du conseil général des Hauts-de-Seine

M. Stéphane Troussel

Président du conseil général de Seine-Saint-Denis

M. Vincent Eblé

Président du conseil général de Seine-et-Marne

M. Alain Schmitz

Président du conseil général des Yvelines

M. Bertrand Delanoë

Maire de Paris

M. Jérôme Guedj

Président du conseil général de l'Essonne

M. Christian Favier

Président du conseil général du Val-de-Marne

M. Arnaud Bazin

Président du conseil général du Val d'Oise

ÉTAT

M. Jean-Paul Albertini

Délégué interministériel au développement durable,
commissaire général au développement durable

M. François Auvin

Inspecteur général des finances

M. Daniel Bursaux

Directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer

M. Denis Charissoux

Sous-directeur du budget

M. Etienne Crepon

Directeur de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages

M. Eric Delzant

Délégué interministériel à l'aménagement du territoire

et à l'attractivité régionale, chargé de la préfiguration du
Commissariat général à l'égalité des territoires

M. Bertrand-Pierre Galey

Directeur général des patrimoines

M. Thierry Lajoie

Président-directeur général de l'agence foncière
et technique de la Région parisienne

M. Raphaël Le Méhauté

Secrétaire général du comité interministériel des villes

M^{me} Nathalie Morin

Chef du service France Domaine

M. Serge Morvan

Directeur général des collectivités locales

En plus de ces 21 membres, assistent au conseil de surveillance avec voix consultative :

M. Jean Daubigny

Préfet de la région d'Ile-de-France, Préfet de Paris,
Commissaire du gouvernement

M. Noël de Saint Pulgent

Inspecteur général des finances et chef de la mission
de contrôle économique et financier des transports

M. Christian Garcia

Secrétaire du comité d'entreprise

Mme Magali Reboul Torres

Secrétaire adjointe du comité d'entreprise

- Les trois membres du directoire de la Société du Grand Paris ;
- L'agent comptable de la Société du Grand Paris.

LES SÉANCES DU CONSEIL DE SURVEILLANCE

Le conseil de surveillance s'est réuni à plusieurs reprises en 2013 avec les ordres du jour suivants :

29 MARS 2013

- Approbation du procès-verbal de la séance du 23 novembre 2012.
- Présentation du rapport du directoire de la SGP pour l'année 2012 et adoption des observations du conseil de surveillance sur ce rapport.
- Délibération n° CS 2013-01 approuvant le compte financier et l'affectation des résultats de la SGP.
- Intervention de Jacques Ferrier, présentation des maquettes de travail sur les gares

15 JUILLET 2013

- Approbation du procès-verbal de la séance du 29 mars 2013.
- Présentation du rapport du directoire.
- Délibération n° CS 2013-02 approuvant l'opération d'investissement relative au tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs.
- Délibération n° CS 2013-03 fixant le seuil au-delà duquel les baux donnés par la Société du Grand Paris sont soumis à l'approbation préalable du conseil de surveillance.

29 NOVEMBRE 2013

- Approbation du procès-verbal de la séance du conseil de surveillance du 15 juillet 2013.
- Présentation du rapport du directoire.
- Présentation de la prévision d'exécution pour 2013 et de l'état prévisionnel des recettes et des dépenses pour 2014 et notamment l'évolution des effectifs.
 - Vote de la délibération n° CS 2013-4 approuvant l'état prévisionnel des recettes et des dépenses pour 2014 et notamment l'évolution des effectifs
- Présentation de l'avenant n°1 au protocole-cadre

relatif au financement de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 « Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen » et « adaptation des stations existantes de la ligne 14 - passage de 6 à 8 voitures ».

- Présentation de la convention de financement n°2 relative à la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen.

- Vote de la délibération n° CS 2013-5 du conseil de surveillance en date du 29 novembre 2013 autorisant la conclusion avec l'État, la Région Ile-de-France, la ville de Paris, le conseil général des Hauts-de-Seine, le conseil général de Seine-Saint-Denis, la RATP et le Syndicat des transports d'Ile-de-France de l'avenant n°1 au protocole-cadre relatif au financement des opérations « désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen » et « adaptation des stations existantes de la ligne 14 - passage de 6 à 8 voitures ».

- Vote de la délibération n° CS 2013-6 du conseil de surveillance autorisant la conclusion avec l'État, la Région Ile-de-France, la ville de Paris, le conseil général des Hauts-de-Seine, le conseil général de Seine-Saint-Denis, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP de la convention de financement n°2 de l'opération de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen.

LE DIRECTOIRE

Le directoire est chargé de diriger la Société du Grand Paris sous le contrôle du conseil de surveillance. Il est composé de trois membres :

Etienne Guyot, président du directoire, remplacé par **Philippe Yvin** en février 2014.

Pierre-Alain Jeanneney : membre du directoire

Didier Bense : membre du directoire



LE COMITÉ STRATÉGIQUE

Le comité stratégique est composé des représentants des communes et des établissements publics compétents en matière d'aménagement ou d'urbanisme dont le territoire est, pour tout ou partie, situé sur l'emprise d'un projet d'infrastructure du futur réseau de transport public. Il compte également un représentant de chaque commune et établissement public signataire d'un contrat de développement territorial, deux députés et deux sénateurs - désignés par leurs assemblées - ainsi que des représentants des chambres consulaires et du conseil économique, social, régional et environnemental.

Jean-Yves Le Bouillonnet, maire de Cachan, député du Val-de-Marne, préside le comité stratégique.



L'ACTIVITÉ DU COMITÉ STRATÉGIQUE

Pour sa deuxième année d'existence, le Comité stratégique de la Société du Grand Paris s'est réuni à 9 reprises. Il a su, lors de ces séances de travail, s'associer l'expertise de professionnels nombreux, venants d'horizons différents, tous motivés par le projet du Grand Paris.

Le comité stratégique de la Société du Grand Paris, structure innovante, est organisé en trois groupes de travail :

- qualité de service dans le réseau ;
- gares ;
- environnement des gares.

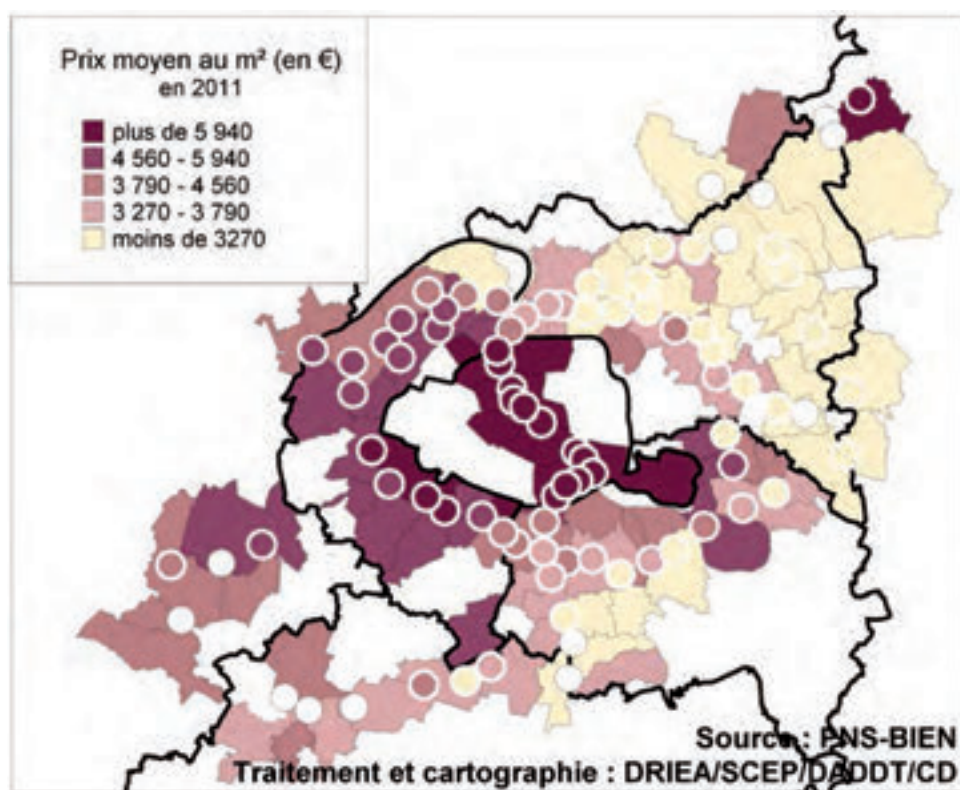
Les groupes de travail ont combiné la participation régulière des élus locaux, d'experts locaux que sont les représentants des services municipaux dans les groupes de travail et d'experts métropolitains issus des différents partenaires du projet : syndicat des transports d'Île-de-France, services de l'État, RATP, Atelier parisien d'urbanisme...

De nombreux experts extérieurs, français et étrangers ont été auditionnés : fabricants de matériels ferroviaires, rames de métro et designers, sociétés de transport étrangères (Transport for London), start-up françaises, économistes réputés...

Dans tous ces domaines, le comité stratégique a formulé des préconisations précises et concrètes applicables à la mission de la SGP, mais aussi à la mise en œuvre du Nouveau Grand Paris tant dans sa dimension transport que dans sa dimension sociale et urbaine.

Une étude relative à la communication en phase chantier s'appuyant sur l'observation de la communication de plusieurs grands projets a été présentée lors de la séance du 11 octobre 2013 du comité stratégique. Ces observations ont été partagées par les participants qui les ont approuvées et enrichies notamment par le projet de réseau de « Maisons de projet ».





La mise en place en avril 2013, à la demande du comité stratégique de l'Observatoire des marchés fonciers et immobiliers aux abords des gares du Grand Paris a permis de répondre aux préoccupations des professionnels et habitants. Cet observatoire a constaté que les prix des logements n'augmentent pas davantage entre 2006 et 2011 aux abords des gares que dans le reste de la métropole.

De nombreux éléments méthodologiques de l'Observatoire des marchés fonciers et immobiliers sont appliqués à l'Observatoire des quartiers de gares du Grand Paris dont le comité stratégique a demandé et validé la préfiguration en décembre 2013.

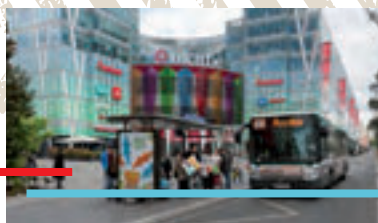
Cet observatoire réalisé en partenariat avec l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) et la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aména-

gement (DRIEA) sera généralisé à l'ensemble des gares au cours des deux prochaines années.

LE CONSEIL SCIENTIFIQUE ET L'AVIS DU CGI

Conformément aux exigences réglementaires, la SGP conduit une évaluation socio-économique du Grand Paris Express. Cette évaluation est réalisée sous le contrôle d'un conseil scientifique indépendant et international. La première évaluation conduite en 2012 a donné lieu à une analyse circonstanciée du Commissariat Général à l'Investissement (CGI), saisi par le ministre des finances, conformément aux procédures d'évaluation des investissements publics.

Le CGI a formulé, dans son avis du 20 février 2013, des recommandations qui ont toutes été intégrées



dans l'évaluation présentée dans le dossier d'enquête publique du tronçon Pont de Sèvres - Noisy Champs. Les mêmes méthodes de calcul ont été utilisées dans le dossier d'enquête publique du tronçon Noisy Champs - Le Bourget RER - Saint-Denis Pleyel - Mairie de St Ouen.

La Société du Grand Paris dispose également d'une comparaison des résultats issus de la méthode de l'instruction cadre de 2004 avec celle utilisée par le « rapport Quinet » en septembre 2013. Les nouvelles techniques de calcul confirment la très bonne rentabilité du projet.

La Société du Grand Paris a ensuite lancé, fin 2013, une deuxième vague de recherches économiques approfondies, sur la base des recommandations de son conseil scientifique, pour améliorer la robustesse de son évaluation.

LES MOYENS EN PERSONNEL

Malgré la montée en charge du projet, confirmée par les arbitrages du 6 mars, l'année 2013 a été marquée par la stabilisation des effectifs au niveau de fin 2012. En revanche la loi de finances 2014 inscrit au bénéfice de l'établissement un plafond d'emplois de 128 à fin d'année 2014 contre 105 fin 2013.

La Société du Grand Paris est principalement composée de cadres (93 sur 105). L'âge moyen des collaborateurs est de 43 ans et 4 mois.

Une attention particulière est portée depuis la création de l'établissement à la parité hommes femmes. Ainsi, à fin 2013, la Société du Grand Paris est composée de 53 % d'hommes et 47 % de femmes.

Si la Société du Grand Paris reste principalement une

entreprise regroupant du personnel expérimenté, elle se préoccupe également de l'intégration des jeunes générations. Depuis sa création, l'établissement s'attache à accueillir des stagiaires de grandes écoles ou d'universités qui terminent leur cursus. L'établissement s'est également ouvert en 2013 à des jeunes en contrat d'apprentissage, accueillant ainsi 3 jeunes alternant la poursuite de leurs études et le travail en entreprise.

L'ORGANISATION INTERNE

La Société du Grand Paris a procédé à quelques ajustements d'organisation au sein des directions opérationnelles, tenant compte de l'avancement du projet et de son entrée en phase de maîtrise d'œuvre.

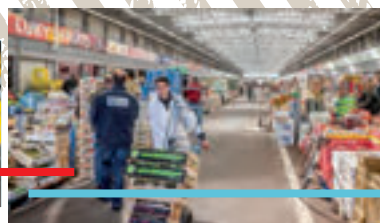
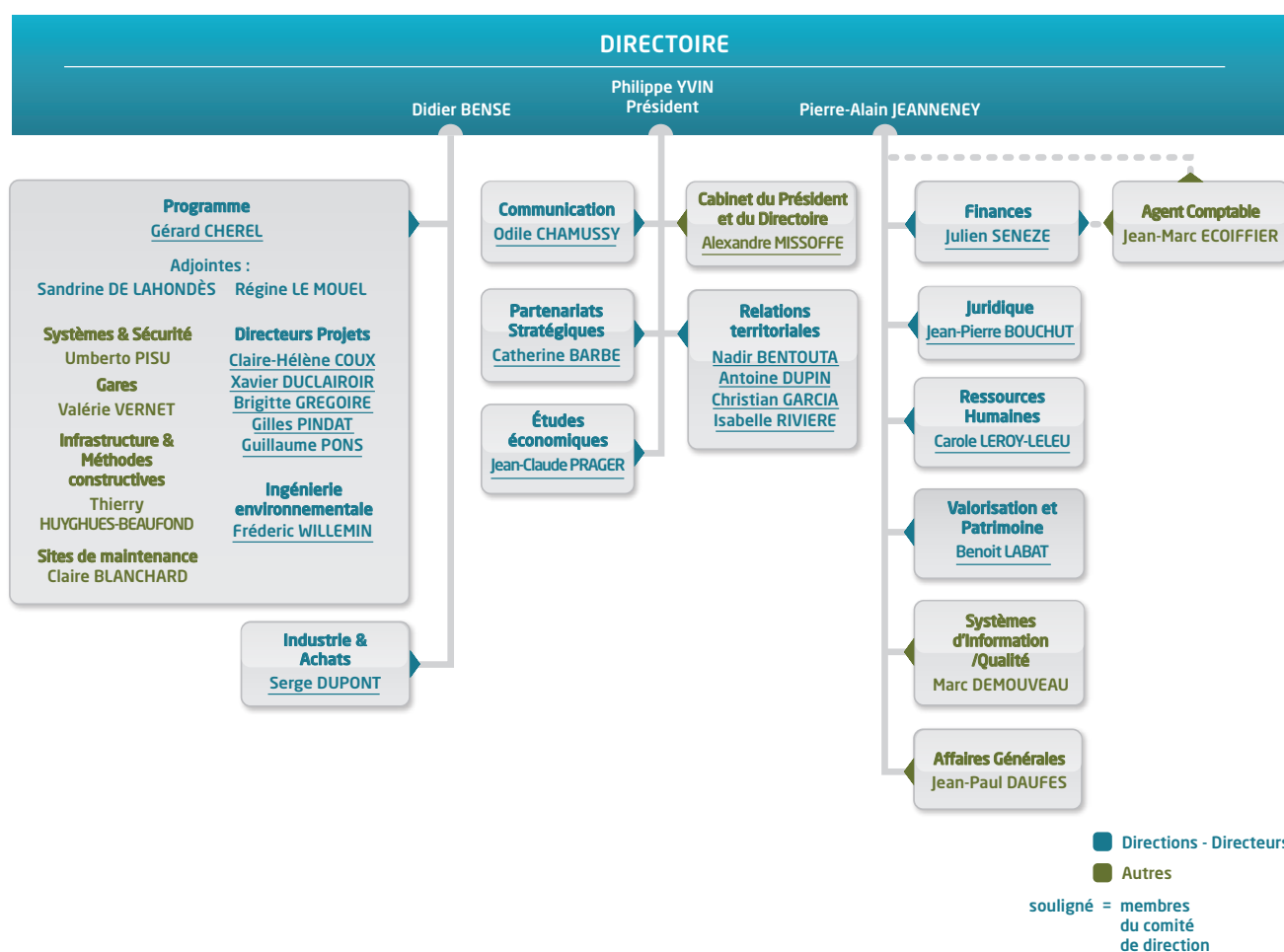
Mise en place d'une délégation unique du personnel

Au plan social, l'année 2013 a été marquée par la mise en place d'une délégation unique du personnel, instance de représentation du personnel élue regroupant les missions dévolues aux délégués du personnel et aux représentants du comité d'entreprise. Deux membres du comité d'entreprise siègent au conseil de surveillance de la Société. Un CHSCT (comité d'hygiène et de sécurité au travail) a également été désigné. Cet espace de dialogue a permis en 2013 la négociation et la conclusion d'accords entre la direction de la Société du Grand Paris et la délégation unique du personnel sur l'organisation du temps de travail et sur les congés. L'accord sur le temps de travail validé par la branche professionnelle Syntec et le dispositif sur les congés permettent aux collaborateurs de la société de disposer d'un cadre juridique conforme aux exigences réglementaires et jurisprudentielles en la matière.



L'ORGANIGRAMME

ORGANIGRAMME À MAI 2014



LA SITUATION FINANCIÈRE

UN CADRE FINANCIER PLURIANNUEL CONFORTÉ PAR LES DÉCISIONS DU GOUVERNEMENT

Fait éminemment marquant de l'année 2013, le volet financier des décisions du gouvernement sur le Nouveau Grand Paris conforte le cadre financier pluriannuel de la Société du Grand Paris.

S'agissant des dépenses, le Premier ministre a fixé à 25,5 Md€ le montant des dépenses à la charge de la Société du Grand Paris d'ici 2030 (cf. supra).

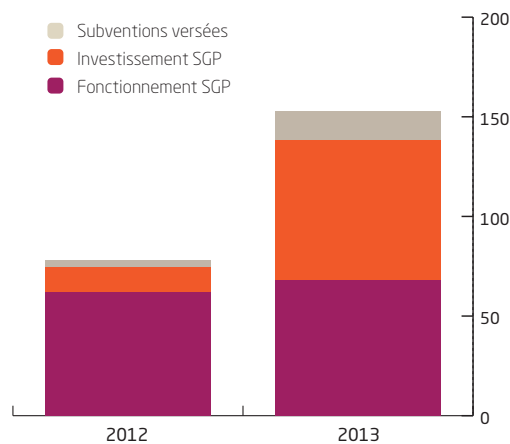
Pour financer ces dépenses, le Premier ministre a annoncé plusieurs mesures importantes :

- les recettes fiscales affectées à la Société du Grand Paris, plafonnées à un niveau inchangé depuis 2012, seront relevées dès 2014 ; leur dynamique puissante pourra ainsi profiter au projet ;
- des recettes fiscales supplémentaires seront affectées à la Société du Grand Paris en temps voulu pour augmenter de 2,5 Md€ sa capacité de remboursement d'emprunts de long terme ; elles seront mises en place une fois constatées les premières mises en service et les premières améliorations de la qualité de service, à partir de 2020 ;
- si nécessaire, l'État apportera un soutien budgétaire à la Société du Grand Paris à hauteur de 1 Md€, qui pourra être engagé à compter de 2015 en fonction des besoins de financement de la société ; de même, l'État demande que les collectivités locales apportent 25 % de la contribution prévue dans le protocole du 26 janvier 2011, soit 0,225 Md€.

EN 2013, LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS A POURSUIVI SA MONTÉE EN PUISSANCE

Les dépenses se sont établies à 153,6 M€, soit le double de leur niveau de 2012, qui était de 78,3 M€.

Dépenses de la société du Grand Paris
En millions d'euros



DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT MULTIPLIÉES PAR PLUS DE 6

Cette augmentation tient en particulier à une forte croissance des dépenses d'investissement, qui s'établissent à 70,3 M€ en 2013 pour 11,2 M€ en 2012, ce qui marque une double évolution très importante.

D'une part, le volume d'acquisitions foncières a presque quintuplé entre 2012 et 2013 : 49,3 M€ en 2013 pour 10,4 M€ en 2012. Il s'agit à ce stade d'acquisitions amiables, les déclarations d'utilité publique permettant les expropriations n'étant pas encore prononcées.



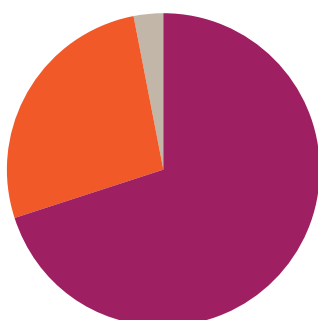
Leur réalisation traduit le succès du dispositif mis en place pour s'assurer rapidement de la maîtrise des emprises nécessaires à la réalisation du réseau, qui est un facteur critique de respect des calendriers de mise en service.

D'autre part, à la suite de l'approbation de l'opération d'investissement *Tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs* par le conseil de surveillance le 15 juillet 2013, les dépenses d'études et d'assistance à maîtrise d'ouvrage se rapportant à ce tronçon sont désormais considérées comme des investissements. L'approbation, en effet, marque la décision formelle des dirigeants de la Société de faire entrer le projet dans sa phase opérationnelle de réalisation, ce qui, aux termes des normes comptables, correspond à la constitution d'un actif.

Le reste des investissements est constitué de dépenses d'équipement, en particulier informatique, qui accompagnent la montée en puissance de l'établissement :

Dépenses d'investissement

En millions d'euros



- Équipement tertiaire
- Études/Assistance à maîtrise d'ouvrage
- Acquisitions foncières

DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT EN MOINDRE AUGMENTATION

Les dépenses de fonctionnement se sont établies à 68 M€ en 2013 pour 62,2 M€ en 2012, soit + 6 M€.

Une légère décroissance (-2,3 M€) des charges liées aux études s'observe, liée au fait que les études du tronçon de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs sont désormais des études opérationnelles classées en investissement.

Les dépenses de personnel - qui incluent les charges et la taxe sur les salaires - augmentent de 20 %, ce qui résulte principalement de la combinaison de plusieurs évolutions. D'une part, l'effectif moyen a augmenté de 28 % entre 2012 et 2013, pour s'établir à 106 équivalents temps plein en 2013 (dans le respect du plafond d'emplois en fin d'année, maintenu à 105 postes en 2013).

Pour le reste, la croissance de l'activité de l'établissement nécessite un recours accru à l'assistance à maîtrise d'ouvrage et aux conseils extérieurs. Enfin, l'augmentation des dépenses de fonctionnement courant tient principalement à la location de surfaces supplémentaires sur le site de Saint-Denis pour y implanter des assistances à maîtrise d'ouvrage, ainsi que d'un hangar à Saint-Ouen pour y développer des maquettes de gares et d'équipements.

DES SUBVENTIONS VERSÉES MULTIPLIÉES PAR PRÈS DE 4

L'exercice 2013 est également marqué par la montée en charge des subventions de la Société du Grand Paris à des projets liés au réseau de transport du Grand Paris mais conduits par d'autres maîtres d'ouvrage, en particulier l'opération de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen et de la mise à niveau des



	2012	2013 (p)	Écart 2013 vs 2012
Dépenses de personnel	12	14,4	+ 2,4
Études	35,2	32,9	- 2,3
Études environnementales, socio-économiques, sur l'urbanisation	2,5	1,1	- 1,4
Études sur l'infrastructure	20,4	21,9	+ 1,5
Études transversales sur les gares	1,6	3,3	+ 1,7
Études spécifiques sur les gares	7	2,5	- 4,5
Études sur les systèmes et la sécurité	1,5	1,9	+ 0,4
Études sur les sites de maintenance	1,3	0,9	- 0,4
Études de valorisation	0,8	1,3	+ 0,5
Mise en œuvre des enquêtes publiques	1	0,6	- 0,4
Divers	10,5	14,8	+ 4,3
Assistances à maîtrise d'ouvrage générale	2,1	4,9	+ 2,8
Assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée	4,4	4,2	- 0,2
Divers (conseils, commissaires aux comptes...)	4	5,7	+ 1,7
Fonctionnement courant	3,1	4,2	+ 1,1
Dotations aux amortissements et aux provisions	0,4	1,1	+ 0,7
TOTAL	62,2	68	+5,8

stations existantes de la ligne 14 : 15,3 M€ en 2013, contre 4 M€ en 2012.

DES RECETTES STABLES

Les recettes de fonctionnement se sont élevées, en 2013, à 351 M€, pour 349 M€ en 2012. Comme chaque année, elles proviennent pour l'essentiel – 34 M€ – des recettes fiscales affectées à la Société du Grand Paris

(cf. encadré). Pour le reste, il s'agit principalement de retraitements comptables (notamment le rattachement à l'exercice 2013 de charges initialement comptabilisées en 2012, pour 3,9 M€), des intérêts de placement de la trésorerie sur des comptes à terme du Trésor (0,7 M€), et du produit des baux repris sur certains immeubles acquis (0,2 M€).



Les recettes fiscales affectées

Elles sont actuellement de trois natures :

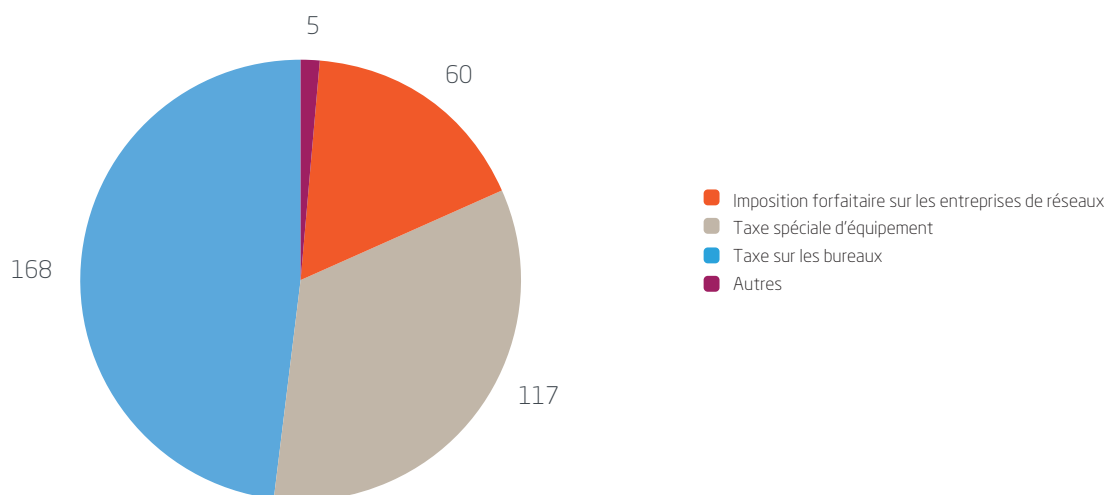
- une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : cette taxe est assise sur les matériels roulants parcourant le réseau exploité par la RATP ; elle est de 12 475 € par remorque ou motrice du métro, de 23 403 € par motrice ou automotrice du RER et de 4 884 € par remorque du RER ; son produit est supérieur à 61 millions d'euros par an et la loi de finances l'affecte à la Société du Grand Paris à hauteur de 60 millions d'euros;

- une taxe spéciale d'équipement : le produit de cette taxe additionnelle aux taxes locales (taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti et non bâti, cotisation foncière des entreprises) est fixé à 117 millions d'euros par an ;

- une fraction de la taxe locale sur les bureaux : assise sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement, cette taxe a été redynamisée en loi de finances rectificative pour 2010 grâce notamment à la reconfiguration du zonage, au rattrapage du barème et à son indexation sur le coût de la construction ; la part affectée à la Société du Grand Paris est plafonnée à 168 millions d'euros par la loi de finances.

Recettes de fonctionnement

En millions d'euros



S'y ajoutent 0,7 M€ de recettes d'investissement, en particulier, à hauteur de 150 000 €, la valeur d'un terrain apporté gratuitement par le Département du Val-de-Marne pour la réalisation de la gare de Villejuif Institut Gustave Roussy. Les autres recettes d'investissement sont les provisions et les dépôts de garantie relatifs aux baux repris.

Comme les années précédentes, les recettes excèdent les dépenses et abondent un fonds de roulement, qui permettra de faire face dans les années à venir non seulement à la montée en puissance rapide des dépenses de réalisation du Grand Paris Express, mais également aux contributions exceptionnelles de la Société du Grand Paris au financement du plan de mobilisation pour les transports de la Région (cf. supra), fixées à 2 Md€ sur la période 2013-2017.

PERSPECTIVES POUR 2014

512 M€ DE DÉPENSES EN 2014, PLUS DU TRIPLE DU NIVEAU DE 2013

Pour 2014, le montant total des dépenses prévisionnelles adopté à l'unanimité par le conseil de surveillance le 29 novembre 2013 est de 512 M€ :

- 209 M€ de dépenses d'investissement ;
- 86 M€ de dépenses de fonctionnement propres à la Société du Grand Paris ;
- 217 M€ de subventions versées à d'autres maîtres d'ouvrage.

La montée en puissance de l'établissement se poursuit donc à un rythme soutenu et les dépenses feront plus que tripler entre 2013 (153,6 M€) et 2014.

DES SUBVENTIONS À D'AUTRES MAÎTRES D'OUVRAGE PRÉVUES À HAUTEUR DE 217 M€

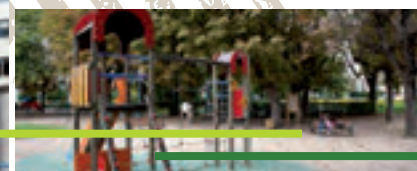
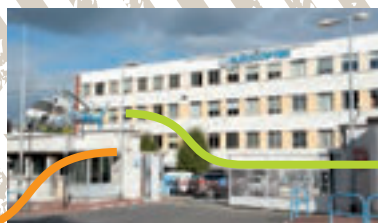
La SGP participe au financement du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP. Cette participation, initialement de 30 %, a été portée à 55,22 % par le protocole État-Région du 19 juillet 2013, en application des décisions du gouvernement sur le Nouveau Grand Paris. À ce titre, la SGP devrait dépenser 27,8 M€ en 2014 pour l'achèvement des études d'avant-projet et 71,8 M€ pour les études de la phase Projet.

En outre, la SGP participe au financement de l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 pour le passage de 6 à 8 voitures, à hauteur d'un montant prévisionnel de 4 M€ pour 2014.

Par ailleurs, au titre de la contribution exceptionnelle de 2 Md€ de la SGP au financement d'opérations du plan de mobilisation des transports annoncée par le Premier ministre le 6 mars dernier, ont été inscrites au budget initial 2014 :

- un apport complémentaire de la SGP au financement du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, à hauteur de 47 M€ ;
- une provision globale de 100 M€ au titre des autres opérations visées par cette contribution exceptionnelle (EOLE, schémas directeur des RER, prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-Bois-Perrier), dans l'attente des modifications de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris nécessaires pour autoriser la SGP à apporter ces financements.

Par ailleurs, l'adaptation des réseaux existants nécessiterait en 2014 une autorisation d'engagement et des crédits de paiement de 11 M€ visant à financer des études.



UN TRIPLEMENT DES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses d'investissement prévues pour 2014 s'élèvent à 209 M€, soit le triple de leur niveau de 2013, ce qui reflète à la fois l'accélération des acquisitions foncières, la poursuite des études de maîtrise d'œuvre sur le tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs, et le lancement prévisionnel de deux nouvelles opérations d'investissement. Pour la première fois en 2014, les dépenses d'investissement de l'établissement seront supérieures à ses dépenses de fonctionnement propre.

L'enveloppe globale prévisionnelle pour l'année 2014 s'élève à 104,2 M€ pour les acquisitions foncières, pour les trois quarts concentrées sur le tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs.

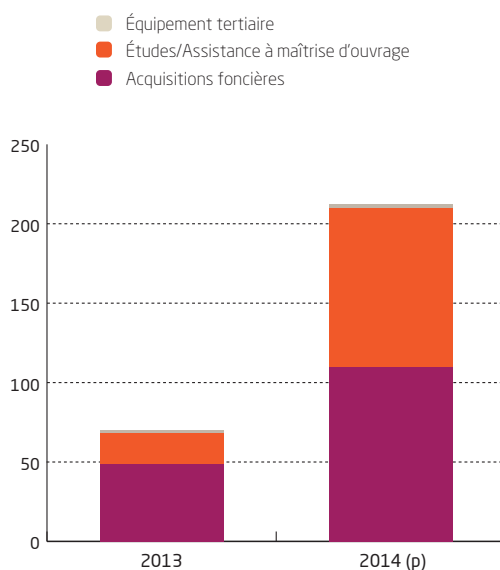
De plus, 85,4 M€ sont prévus pour les études de maîtrise d'œuvre : poursuite sur le tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs, lancement sur le tronçon Noisy-Champs - Le Bourget - Saint-Denis-Pleyel - Mairie de Saint-Ouen et le prolongement de la ligne 14 au sud d'Olympiades, pour tenir l'objectif de mise en service en 2023 fixé par le gouvernement.

En accompagnement de ces études, des dépenses d'assistance à maîtrise d'ouvrage sont nécessaires en appui des équipes de la Société du Grand Paris. Une enveloppe de 17 M€ est prévue pour 2014 à cet effet pour les opérations d'investissement déjà lancées ou à lancer en 2014.

Enfin, la Société du Grand Paris poursuivra son équipement tertiaire (systèmes d'information, mobilier...), pour 2,3 M€.

Dépenses d'investissement

En millions d'euros



DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT SIGNIFICATIVEMENT INFÉRIEURES AUX DÉPENSES D'INVESTISSEMENT

Les dépenses de fonctionnement s'établiront à 86 M€, en augmentation de 18 M€ par rapport à 2013. Le tableau suivant détaille cette évolution, qui s'explique principalement par la poursuite de la montée en puissance de l'établissement, notamment le relèvement de son plafond d'emplois de 105 à 128 postes permanents prévu par la loi de finances pour 2014. L'augmentation des dépenses de mise en œuvre des enquêtes publiques tient au programme ambitieux d'organisation de concertations préalables et d'enquêtes à réaliser en 2014 pour respecter la feuille de route fixée le 6 mars 2013.



	2013	2014 (p)	Écart 2014 vs 2013
Dépenses de personnel	14,4	18,9	+ 4,5
Études	32,9	38,5	+ 5,6
Études environnementales, socio-économiques, sur l'urbanisation	1,1	2	+ 0,9
Études sur l'infrastructure	21,9	24,9	+ 3
Études transversales sur les gares	3,3	4,3	+ 1
Études spécifiques sur les gares	2,5	1,4	- 1,1
Études sur les systèmes et la sécurité	1,9	2,7	+ 0,8
Études sur les sites de maintenance	0,9	1,8	+ 0,9
Études de valorisation	1,3	1,4	+ 0,1
Mise en œuvre des enquêtes publiques	0,6	2,9	+ 2,3
Divers	14,8	19,3	+ 4,5
Assistances à maîtrise d'ouvrage générale	4,9	3,4	- 1,5
Assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée	4,2	9,4	+ 5,2
Divers (conseils, commissaires aux comptes...)	5,7	6,5	+ 0,8
Fonctionnement courant	4,2	5,3	+ 1,1
Dotations aux amortissements et aux provisions	1,1	1	- 0,1
TOTAL	68	85,9	+17,9

DES RECETTES DYNAMIQUES

Conformément aux décisions du gouvernement relatives au Nouveau Grand Paris prévoyant la restitution à la Société du Grand Paris de la dynamique des recettes fiscales affectées, la loi de finances pour 2014 relève de 168 M€ à 350 M€ le plafond de la part de taxe sur les bureaux affectée à l'établissement.

En conséquence, les recettes prévisionnelles du budget 2014 sont de 530 M€ : 527 M€ de recettes fiscales (350 M€ pour la taxe sur les bureaux, 117 M€ pour la taxe spéciale d'équipement Grand Paris, 60 M€ pour l'IFER), et 3 M€ de recettes annexes, notamment des loyers sur des immeubles en gestion intercalaire avant leur démolition.



4 LES PERSPECTIVES DE L'ANNÉE 2014



L'impact du métro du Grand Paris sera considérable sur l'organisation de la vie quotidienne des habitants de la Région, avec deux priorités : l'offre de transport et les logements. Forte de cette conviction, la Société du Grand Paris maintiendra le rythme de réalisation du Grand Paris Express et prendra toute sa part à l'aménagement en Ile-de-France, notamment au droit des nouvelles gares.

L'année 2014 marque la montée en puissance de la Société du Grand Paris, avec un budget de 512 M€ nécessaire pour répondre aux objectifs fixés par le gouvernement dans le cadre du Nouveau Grand Paris des transports. Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris devra ainsi approuver des opérations d'investissements majeures : celles des lignes 16, 17 sud et 14 nord (3,4 Md€), celle de la ligne 14 sud (2 Md€) et celle de l'acquisition des matériels roulants pour la ligne 15 sud. En 2014, les dispositions qui confieront la maîtrise d'ouvrages de la ligne 15-Est à la Société du Grand Paris devront être organisées et la Société du Grand Paris devra aussi déterminer les modalités d'association de la RATP à la maîtrise d'ouvrage des prolongements de la ligne 14, au nord et au sud.

Pour mener à bien ces opérations d'investissement et les dossiers d'enquête publique qui s'y rapportent, la Société du Grand Paris s'inscrira dans le nouveau cadre législatif adopté par le Parlement. Ainsi, le STIF sera associé à l'élaboration de ces dossiers très en amont et son accord sera recueilli préalablement à certaines décisions du conseil de surveillance. Par ailleurs, conformément à la loi n° 2014-1 du 2 janvier 2014, une ordonnance permettra à la Société du Grand Paris de participer au financement d'Eole et au plan de mobilisation, comme cela a été mentionné dans le protocole Etat-région du 19 juillet 2013, et d'être désignée maître d'ouvrage des travaux de la ligne 15 Est. Constante dans sa méthode, la Société du Grand Paris organisera deux concertations renforcées auprès des habitants et des élus concernés par les lignes 14 sud et 15 ouest. Elle maintiendra le rythme des comités de pilotage. Ce faisant, la Société du Grand Paris associera ses partenaires, notamment les maires, aux décisions relatives à l'arrivée du Grand Paris Express sur les territoires pour respecter la feuille de route décidée par le Premier ministre le 6 mars 2013, avec l'objectif de contribuer de manière significative la construction de logements en Ile-de-France et soucieuse de la qualité environnementale de toutes les actions qu'elle entreprendra.



Direction de la communication de la Société du Grand Paris

Conception/réalisation : euro2c

Reportages photos : © SGP / M. Aumercier, Pierre-Olivier Deschamps, Sébastien d'Hallo, Gérard Rollando,
© ARD / Derouault Michel.



Immeuble Le Cézanne
30 avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis
Tél. : 01 82 46 20 00

www.societedugrandparis.fr

