Société du Grand Paris

Rapport d'activité 2014

Rapport d'activité 2014

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.

Observations du conseil de surveillance sur le rapport du directoire

Le conseil de surveillance, après avoir pris connaissance du rapport du directoire concernant l'évolution du projet piloté par la Société du Grand Paris (SGP) et l'application de la feuille de route définie par le Premier ministre le 9 juillet 2014 en Conseil des ministres, observe que ce rapport représente une vue fidèle de l'activité de l'établissement public.

— **Sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma d'ensemble,** le rapport dresse un panorama clair et précis des avancées réalisées en 2014. Mettant en œuvre sans délai le programme fixé lors du comité interministériel sur le Grand Paris le 13 octobre dernier, la Société du Grand Paris a redéfini son plan d'action pour accélérer la réalisation du réseau et l'achever à l'horizon 2030.
Dès le mois de juillet, le conseil de surveillance a approuvé l'opération d'investissement relative aux tronçons Noisy-Champs/Saint Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen/Saint Denis Pleyel (lignes 16, 17 sud et 14 nord) et signé un avenant à la convention de réalisation et de financement des études relatives à la ligne 15 est.
En novembre dernier, le conseil de surveillance a également adopté plusieurs délibérations relatives à la participation de la SGP au plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, conformément aux annonces du Premier ministre du 6 mars 2013. L'établissement public a signé une convention de financement concernant la mise en œuvre des schémas directeurs des RER, une deuxième relative au financement des études projet pour le prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier et une dernière portant sur le financement des études pour le prolongement du RER E à l'ouest.
Parallèlement, les équipes de la Société du Grand Paris ont maintenu un dialogue permanent avec les acteurs du Grand Paris, les Franciliens et leurs représentants élus et ce, notamment, lors de réunions publiques locales.
Par ailleurs, le conseil de surveillance se réjouit que l'établissement public évolue du mode projet au mode travaux par la réalisation des premiers chantiers de déviation de réseaux concessionnaires lors du deuxième trimestre 2015. Cela démontre aux Franciliens que le projet entre dans sa phase opérationnelle.

— **Le rapport financier** reflète cette montée en puissance du projet et présente précisément l'état des comptes de la Société du Grand Paris, ses financements, ses dépenses de fonctionnement et d'investissement, ainsi que les perspectives budgétaires pour 2015.

— **Concernant le fonctionnement de la Société du Grand Paris,** le rapport rappelle les missions et compétences de l'établissement public et détaille son mode de pilotage.

Enfin, le conseil de surveillance tient à saluer la conduite du projet par les équipes de la Société du Grand Paris, en lien étroit avec celles du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Avant-propos

En 2014, la Société du Grand Paris a franchi une nouvelle étape. Après quatre années consacrées aux études et à la conceptualisation du réseau en lien avec les acteurs du Grand Paris, le projet est entré dans sa phase opérationnelle. Ce rapport d'activité présente un bilan exhaustif des actions de la SGP ainsi que les mesures prises pour desservir en 2024 les aéroports et le plateau de Saclay, conformément à la volonté du Premier ministre, Manuel Valls.

Afin d'atteindre cet objectif, la SGP a poursuivi sa politique de concertation et de sensibilisation auprès des différents partenaires et notamment des collectivités. Outre les observatoires mis en place, dont les échanges permettent de bénéficier d'une analyse fine du potentiel de développement de la région Île-de-France, de nouveaux outils de partenariat ont émergé ou se sont développés, associant des experts de l'aménagement, de l'architecture, de la culture ou du numérique. C'est le cas, par exemple, au sein du comité stratégique de la SGP, avec un groupe de travail qui associe les élus et représentants des chambres de commerce aux réflexions de spécialistes œuvrant dans le domaine numérique.
Les comités de pilotage, les comités techniques et de suivi des travaux permettent également d'apporter aux élus et aux populations toutes les réponses qu'ils attendent concernant l'impact des chantiers dans leur vie quotidienne. En effet, en 2014, la SGP a commencé concrètement à intervenir dans les quartiers de gare afin d'organiser les futures opérations de dévoiement de concessions nécessaires pour construire les gares et le tunnel du réseau. Cette installation de la SGP sur l'emprise des futurs sites du réseau du métro montre aux populations, s'il en était besoin, que le projet a franchi un cap décisif.

Concernant les lignes du Grand Paris Express, nous nous réjouissons que le commissaire enquêteur ait rendu des conclusions favorables sans réserve à la déclaration d'utilité publique portant sur la ligne 16. Plusieurs réunions de concertation ont également permis de dégager les bases d'un accord sur le tracé de la ligne 18. Par ailleurs, concernant l'action de la SGP en matière environnementale, le directoire de la SGP prend acte avec satisfaction de l'accord de Ports de Paris en vue d'utiliser, quand cela est possible, la voie fluviale pour l'évacuation des déblais. Cette décision est fondamentale dans la gestion des travaux car elle permettra de réduire considérablement les nuisances des chantiers et l'impact sur les populations. L'année 2014 a également été marquée par la signature d'un protocole portant sur 4 milliards d'euros d'emprunt sur le fonds d'épargne avec la Caisse des dépôts et consignations. Celui-ci, ajouté au prêt d'un milliard d'euros de la Banque européenne d'investissement, renforce le financement du projet. Enfin et surtout, l'année 2014 aura consacré la ligne 15 sud Pont de Sèvres/Noisy-Champs, à l'occasion de la publication, le 27 décembre dernier, du décret déclarant cette ligne d'utilité publique.

La SGP accélère ses travaux, s'installe durablement sur le territoire du Grand Paris et poursuit la concertation avec les élus franciliens et les populations des territoires pour répondre au mieux aux besoins des habitants, des entreprises et des collectivités d'Île-de-France et de France, mais également aux touristes. 2015 sera l'occasion de consolider plus encore ce grand projet avec les enquêtes publiques sur les lignes 14 sud, 15 ouest, et d'engager les investissements sur l'ensemble du réseau.

Philippe Yvin
PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE

Catherine Pèrenet
Bernard Cathelain
MEMBRES DU DIRECTOIRE

Le projet du Grand Paris a franchi un cap décisif : après quatre années consacrées aux études et à la conceptualisation du réseau, il est entré dans sa phase opérationnelle.

Sommaire

06
Les faits marquants

32
La situation de l'établissement public : la montée en puissance se poursuit

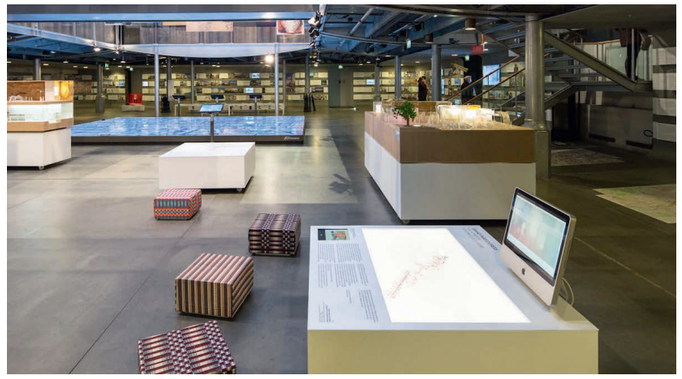
12
Schéma d'ensemble : point d'étape sur sa mise en œuvre

44
Perspectives 2015

24
Actions transversales : des avancées décisives

Les faits marquants

—— Mois après mois, la Société du Grand Paris écrit l'histoire du Grand Paris Express. Ce rapport est l'occasion de revenir sur les événements qui ont marqué l'année 2014.



1ER JANVIER – 2 MARS

—— **La Société du Grand Paris et le Pavillon de l'Arsenal organisent une exposition sur la construction de l'identité du Grand Paris Express.** L'exposition permet de découvrir les maquettes d'études conçues par Jacques Ferrier pour inventer l'esprit des futures gares, ainsi que l'approche retenue pour la conception architecturale des sites industriels de maintenance et de remisage des trains (photo ci-dessus).

3 FÉVRIER

—— **La commission d'enquête rend un avis favorable** à l'unanimité sur le rapport d'enquête publique de la ligne 15 sud.

20 FÉVRIER

—— **Philippe Yvin est nommé président du directoire de la Société du Grand Paris** en Conseil des ministres, en remplacement d'Étienne Guyot.

27 FÉVRIER

—— **L'APUR et la Société du Grand Paris publient** la deuxième *Lettre de l'Observatoire des prix du foncier et de l'immobilier aux abords des gares du Grand Paris.*

11 – 14 MARS

—— **Pour la troisième année consécutive,** la Société du Grand Paris et les établissements publics de l'État à l'œuvre dans le Grand Paris sont rassemblés sur un espace commun au Marché international des professionnels de l'immobilier (MIPIM).

—— **Réception des dossiers de l'appel à manifestations d'intérêt (AMI)** sur la dimension numérique du Grand Paris Express.

24 MARS

—— **La Société du Grand Paris choisit le groupement Systra et Atelier Barani** pour réaliser les études de maîtrise d'œuvre du site de maintenance des infrastructures (SMI) de la ligne 15 sud du Grand Paris Express, situé à Vitry-sur-Seine.

10 AVRIL

— **Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris adopte le rapport 2013 du directoire** et approuve, à l'unanimité, le compte financier et l'affectation des résultats.

11 AVRIL

— **Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris, et Christian Favier, sénateur et président du conseil général du Val-de-Marne, signent une convention cadre** relative à la délégation de maîtrise d'ouvrage de la SGP au conseil général du Val-de-Marne pour la réalisation de travaux préparatoires du Grand Paris Express.

27 MAI

— **Le nouveau site Internet** de la Société du Grand Paris est lancé.

3 JUIN – 1ER JUILLET

— **La Société du Grand Paris organise une concertation renforcée** avec les habitants des territoires traversés par la ligne 14 sud.

4 JUIN

— **À l'occasion de sa participation au salon de la Nouvelle Ville (AMIF 2014)**, la Société du Grand Paris présente la maquette du site de maintenance et de remisage de Champigny-sur-Marne (photo ci-dessus).

10 – 12 JUIN

— **La Société du Grand Paris et la Fédération des industries ferroviaires organisent une conférence** Emploi et innovation au salon Mobilité transports publics.

11 JUIN

— **La Société du Grand Paris va à la rencontre du public sur le parvis de la Défense** dans le cadre de la concertation renforcée de la ligne 15 ouest.

11 JUIN – 12 JUILLET

— **La Société du Grand Paris organise une concertation renforcée sur la ligne 15 ouest,** avec cinq réunions publiques sur les territoires.

13 JUIN

— **La Société du Grand Paris tire les premiers enseignements de l'AMI sur la dimension numérique** du Grand Paris Express à l'occasion du festival Futur en Seine. Lors de ce rendez-vous numérique à la Gaîté Lyrique, plus de 170 sociétés participent à la conception du métro le plus digital du monde.

4 JUILLET

— **Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris approuve l'opération d'investissement** relative aux tronçons Noisy-Champs / Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen / Saint-Denis Pleyel (lignes 16, 17 sud et 14 nord) du Grand Paris Express, pour un montant de 3,490 milliards d'euros.

8 JUILLET

— **La Société du Grand Paris lance un partenariat culturel et scientifique** avec l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP) sur l'archéologie préventive.

9 JUILLET

— **Dans une communication en Conseil des ministres, le Premier ministre confirme les engagements de l'État pour le Grand Paris** sur la gouvernance de la future métropole. Manuel Valls déclare que « la desserte de l'aéroport d'Orly, l'accessibilité du plateau de Saclay par les lignes 14 et 18, et l'accessibilité, grâce à la ligne 17, des zones d'activité situées entre Pleyel et Roissy seront accélérées, en vue d'une mise en service en 2024 ».

10 JUILLET

— **Réunion plénière** du comité stratégique à la préfecture de région Île-de-France.

24 JUILLET

— **La Société du Grand Paris et Expofrance 2025 signent une convention de partenariat** par laquelle la SGP s'engage à soutenir le projet d'une candidature française pour l'organisation de l'exposition universelle de 2025.

9 SEPTEMBRE

— **La Société du Grand Paris lance un appel à candidatures** pour le marché portant sur le design des équipements, mobiliers et supports d'information des gares du Grand Paris Express.

16 SEPTEMBRE

—— **À la suite de l'approbation** le 4 juillet, par son conseil de surveillance, de l'opération d'investissement, la Société du Grand Paris procède à l'attribution des marchés de maîtrise d'œuvre pour les lignes 14 nord, 16 et 17 sud du Grand Paris Express.

23 SEPTEMBRE

—— **La Société du Grand Paris organise son premier Rendez-vous culture à la Bibliothèque François Mitterrand,** pour présenter le schéma directeur des actions culturelles, élaboré par un comité d'experts présidé par François Barré. Pour concrétiser ce projet, elle lance une consultation pour désigner une équipe de direction artistique qui se verra confier une mission d'assistance pour la programmation, la mise en œuvre et l'animation du projet culturel de la SGP.

13 OCTOBRE – 24 NOVEMBRE

—— **Dans le cadre d'une concertation avec les habitants de la ligne 17 nord** du Grand Paris Express, quatre réunions publiques sont organisées pour présenter les avancées du projet, recueillir les avis et répondre aux questions.

13 OCTOBRE

—— **Le Premier ministre Manuel Valls visite le site de la future gare de Créteil L'Échat** et réaffirme les engagements du 9 juillet sur l'accélération des lignes desservant les aéroports. Il ouvre une nouvelle étape, celle des réalisations concrètes, lors d'un comité interministériel qui se concentre sur quatre volets prioritaires : les transports, le logement, le développement économique et la gouvernance.

4 NOVEMBRE

—— **La Société du Grand Paris choisit Kengo Kuma** pour la maîtrise d'œuvre architecturale de la gare emblématique de Saint-Denis Pleyel, nouvelle centralité de la métropole au carrefour des lignes 14, 15, 16 et 17 du Grand Paris Express.

5 NOVEMBRE

—— **La Société du Grand Paris lance sa première consultation d'équipes d'opérateurs** et d'architectes pour la réalisation du projet immobilier connexe de la gare de Créteil l'Échat.

24 NOVEMBRE

—— **Le conseil de surveillance adopte à l'unanimité le budget 2015** de la Société du Grand Paris. Il autorise par ailleurs la signature de trois conventions de financement du plan de mobilisation pour les transports.

3 DÉCEMBRE

—— **La consultation d'opérateurs et d'architectes** pour la réalisation du projet immobilier connexe de la gare d'Issy-RER est lancée.

4 DÉCEMBRE

—— **Lors de sa participation au salon national de l'immobilier d'entreprise** (SIMI), la Société du Grand Paris conclut, en présence de Sylvia Pinel, ministre du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité, un accord de partenariat avec l'EPF Île-de-France pour coordonner les interventions foncières dans les secteurs des futures gares du Grand Paris Express et faciliter leur réalisation.

8 DÉCEMBRE

—— **La Société du Grand Paris et les principales entreprises concessionnaires** signent une charte des travaux préparatoires de la ligne 15 sud.

16 DÉCEMBRE

—— **À l'occasion du comité stratégique de la Société du Grand Paris, un protocole de coopération est signé avec la Caisse des dépôts.** Il prévoit la mobilisation de 4 milliards d'euros de prêts sur fonds d'épargne, pour permettre le financement de la construction du Grand Paris Express. Par ailleurs, la BEI a approuvé l'octroi d'un premier prêt d'un milliard d'euros à la Société du Grand Paris pour le financement de la ligne 15 sud.

Schéma d'ensemble : point d'étape sur sa mise en œuvre

—— Depuis le 6 mars 2013, date à laquelle le gouvernement a présenté le Nouveau Grand Paris des transports, la Société du Grand Paris est engagée dans la mise en œuvre du schéma d'ensemble. Conformément à cette feuille de route, l'année 2014 a permis de franchir des étapes décisives, à l'image de la première déclaration d'utilité publique pour la ligne 15 sud : un temps fort dans l'histoire du Grand Paris Express.

Les décisions du gouvernement en 2014

Lors d'une communication en Conseil des ministres du 9 juillet 2014, le Premier ministre a fait part de sa décision d'accélérer la desserte des aéroports et du plateau de Saclay. Les orientations du gouvernement arrêtées en mars 2013 se sont en outre concrétisées à travers plusieurs textes législatifs et réglementaires adoptés durant l'année 2014.

—— Une articulation renforcée avec le STIF

L'articulation avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) – autorité décentralisée organisatrice de la mobilité dans la région – a été renforcée par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Celle-ci prévoit l'association du STIF à l'approbation de chaque dossier d'enquête publique portant sur le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, puis l'approbation préalable de ce même dossier. Le STIF est également associé à l'élaboration des documents établis pour la réalisation des opérations d'investissement du réseau de transport public du Grand Paris.

En vertu de l'ordonnance du 26 juin 2014, la Société du Grand Paris a également été désignée maître d'ouvrage des travaux de réalisation de la ligne 15 est par une délibération du conseil du STIF du 10 décembre 2014.

—— Une priorité donnée à la desserte des zones aéroportuaires

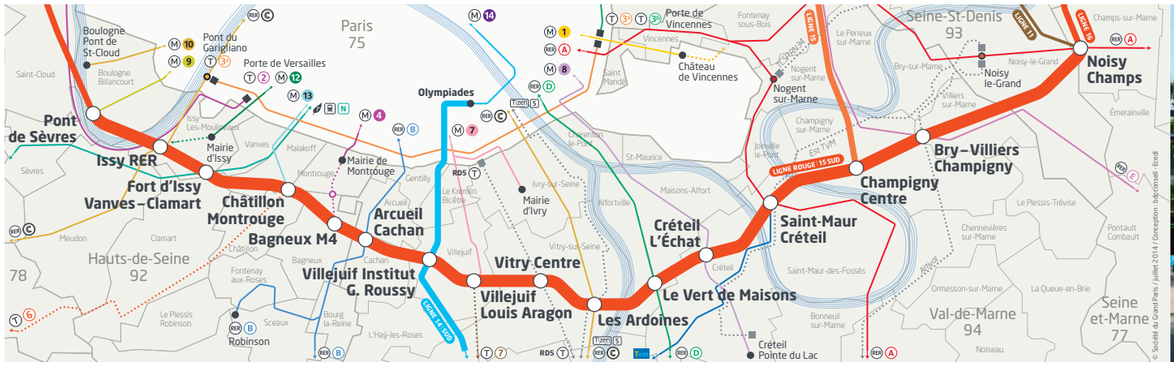
Mesures attendues, le Premier ministre a annoncé, lors du Conseil des ministres du 9 juillet, l'accélération de la desserte des aéroports d'Orly et de Roissy, de l'accessibilité du plateau de Saclay par les lignes 14 et 18, et de l'accessibilité grâce à la ligne 17 des zones d'activité économique situées entre Pleyel et Roissy, en vue d'une mise en service en 2024.

—— La contribution de la Société du Grand Paris au réseau de transports francilien

L'ordonnance du 26 juin 2014 portant sur la participation de la Société du Grand Paris à certains projets du réseau des transports en Île-de-France l'autorise à financer d'autres réseaux de transport public de voyageurs, à condition qu'ils disposent au moins d'une correspondance avec le GPE.

—— Les autres décisions

Le gouvernement a présenté, dans le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte, une mesure instituant une servitude en tréfonds au bénéfice des opérateurs réalisant des infrastructures souterraines de transport. Par ailleurs, la loi de finances rectificative pour 2014 accorde la garantie de l'État aux emprunts contractés par la Société du Grand Paris auprès du fonds d'épargne de la Caisse des dépôts et consignations entre 2015 et 2022, dans la limite d'un montant de 4 milliards d'euros.



↗ La ligne 15 sud reliera les gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs.

↗ Desservie aujourd'hui par le RER B, la gare d'Arcueil-Cachan accueillera la ligne 15 sud.

↗ Aujourd'hui, Noisy-Champs est desservi par le RER A.

Le premier tronçon du Grand Paris Express

Déclarée d'utilité publique, la ligne 15 sud du Grand Paris Express, qui relie les gares de Pont de Sèvres à Noisy-Champs, aborde la phase des travaux préparatoires.

—— La première déclaration d'utilité publique : une étape majeure

La ligne 15 sud a été déclarée d'utilité publique par un décret publié au *Journal officiel* le 27 décembre 2014, lançant le signal du démarrage des travaux de réalisation de l'infrastructure. La signature de ce décret fait suite à la première enquête publique – préalable à la déclaration d'utilité publique – portant sur le réseau Grand Paris Express, réalisée entre octobre et novembre 2013.

Cette décision permet de démarrer des travaux pour la réalisation de l'infrastructure de la ligne 15 ainsi que l'acquisition des terrains que la Société du Grand Paris n'a pu acheter à l'amiable jusqu'à présent. Le lancement des consultations sur les marchés de travaux de la ligne 15 sud et le dépôt de permis de construire des gares sont prévus en 2015.

Ligne 15 sud

—— Fin des études d'avant-projet : un tracé consolidé

Deux groupements de maîtrise d'œuvre ont été retenus pour la réalisation des travaux des deux tronçons de la ligne 15 sud. Lancées en septembre 2013, les études d'avant-projet servant à définir précisément le tracé ainsi que les ouvrages de la ligne 15 sud, étaient en cours d'achèvement fin 2014. En parallèle, les études de conception associées aux échanges avec les partenaires du projet (acteurs locaux et opérateurs de transport, etc.) ont permis de définir le scénario privilégié d'insertion urbaine et technique pour chacune des 16 gares du tronçon. La même démarche a été conduite pour la définition des ouvrages annexes et des ouvrages spécifiques de la ligne (puits tunnelier, ouvrage de débranchement, entonnement, etc.).

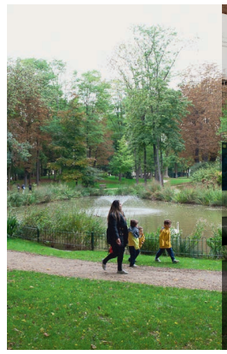
Au cours de l'année 2014, la seconde campagne de reconnaissance des sols a été réalisée. Les premiers rapports ont été remis aux prestataires d'études pour être pris en compte dans la phase projet de la ligne 15 sud. Une mission complémentaire a été lancée en fin d'année pour fiabiliser la qualité des études de maîtrise d'œuvre. Afin de mieux caractériser le comportement de certaines couches de terrain et d'affiner les méthodes constructives, un puits avec galeries de reconnaissance est en cours de réalisation dans la commune de Cachan. Il permettra de réaliser des essais géotechniques *in situ*. Un autre puits est prévu dans la commune de Saint-Maur en 2015.
Les études de vulnérabilité du bâti de la ligne 15 sud ont également été initiées en 2014. Ces prestations visent à établir un diagnostic du bâti dans la zone d'influence des travaux du tunnel et dans l'environnement du chantier des gares, afin de déterminer les opérations de surveillance et de sécurisation nécessaires lors de la phase de réalisation du projet sur des bâtiments et ouvrages sensibles.
Enfin, en amont des prochains chantiers, la Société du Grand Paris a entamé la démarche de conventionnement avec les concessionnaires et les collectivités pour la réalisation des travaux préparatoires (déviations des réseaux).

—— Interconnexion et intermodalité, des enjeux majeurs

Le maillage entre les lignes de transport existantes et les lignes en projet est un enjeu majeur pour la réussite du réseau du Grand Paris. Ainsi, pour la ligne 15 sud, 11 des 16 gares sont en correspondance avec le réseau lourd actuel de transport en commun ; à terme, 15 des 16 gares du tronçon assureront une correspondance avec le réseau lourd ou avec une ligne de surface structurante. Le tronçon est ainsi maillé avec l'ensemble des lignes radiales de transport en commun qu'il intercepte. Pour assurer une interconnexion optimisée entre les différents réseaux, les études de conception des gares ont été menées en lien étroit avec les opérateurs de transport concernés : SNCF, RFF et RATP, en associant le STIF.
Parallèlement, les gares du Grand Paris Express ont un rôle d'interface important entre les réseaux de transport et l'aménagement des quartiers de gare. Cet enjeu est pris en compte pour faire des gares du Grand Paris Express des pôles d'échanges multimodaux innovants et proposant un haut niveau de qualité de service.

L'ambition du Grand Paris Express est de réaliser, avec les partenaires que sont le STIF, les acteurs locaux et les opérateurs de transport, une intermodalité qui favorise tous les modes de déplacement. Pour répondre à cet objectif ambitieux, chaque pôle fera l'objet d'une étude (dans un rayon de 800 mètres) et d'actions (dans un rayon de 300 mètres) qui devront être opérationnelles à la mise en service du Grand Paris Express. Les études sont financées par la Société du Grand Paris et menées par un pilote issu d'une collectivité locale ou d'un établissement public d'aménagement en lien avec l'ensemble des partenaires concernés par le pôle et, en premier lieu, le STIF et la Société du Grand Paris. Ces études pourront être réalisées parallèlement aux études actuellement menées par le STIF pour restructurer les réseaux de bus existants en lien avec l'arrivée des gares du Grand Paris Express.

↗ La ligne 14 nord reliera le centre de Paris au pôle d'affaires de Saint-Denis Pleyel. Les lignes 16 et 17 sud permettront de rejoindre Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs et Le Mesnil-Amelot, *via* Le Bourget et Clichy-Montfermeil.



↗ Non loin du Bourget RER, qui sera desservi par les lignes 16 et 17, le parc de Ladoucette à Drancy.

↗ La gare du Bourget RER accueillera les lignes 16 et 17.

↗ La ligne 16 desservira la commune de Chelles, aujourd'hui desservie par le RER E.

Principaux postes de dépenses

	Lignes 16 et 17 sud Montant en M€ HT	Débranchement vers ligne 17 nord Montant en M€ HT	Ligne 14 nord Montant en M€ HT
Infrastructures tunnel (infrastructures, ouvrages fonctionnels et ouvrages annexes en ligne)	1 465	120	130
Mesures conservatoires pour le raccordement de la ligne 16 au SMR-SMI nord (site d'Aulnay)	35	-	-
Gares et ouvrages annexes associés (gros œuvre, second œuvre, aménagements)	895	-	-
Systèmes de transport, y compris voies, façades de quais	330	25	40
Frais d'études, de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage	325	-	-
	3 050	**145**	**170**
TOTAL L. 16 - L. 17 sud - L. 14 nord		**3 365**	
Provision pour ouvrages permettant les correspondances ferroviaires		**125**	
TOTAL Opération d'investissement		**3 490**	

Les maîtres d'œuvre au travail

Lignes 14 nord, 16, 17 sud

Depuis septembre 2014, les maîtres d'œuvre ont démarré les études de conception d'avant-projet sur les tronçons Noisy-Champs/Le Bourget RER de la ligne 16, Le Bourget RER/Saint-Denis Pleyel du tronc commun des lignes 16 et 17, et Mairie de Saint-Ouen/Saint-Denis Pleyel de la ligne 14. Avec l'ambition d'une mise en service à l'horizon 2023, conformément aux décisions du 6 mars 2013.

— Un investissement de près de 3,5 milliards d'euros

L'opération d'investissement portant sur ces tronçons a été approuvée à l'unanimité lors du conseil de surveillance du 4 juillet 2014. Cette deuxième opération d'investissement s'élève à 3 490 millions d'euros HT [1] et recouvre l'ensemble des dépenses, études et travaux concourant à la réalisation et à la mise en œuvre des infrastructures et équipements de ces tronçons. Elle concerne 29 kilomètres de lignes nouvelles entièrement souterraines, neuf gares nouvelles et les ouvrages de correspondance avec les gares et stations des réseaux existants.

Cette opération permet la notification des marchés de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage associés aux tronçons. Elle permet aussi la passation de conventions avec des tiers en vue de la réalisation des tronçons (études et travaux des déviations de réseaux concessionnaires, études des gestionnaires d'infrastructures, etc.), de même que la consultation des entreprises et la passation des marchés de travaux pour la réalisation des tronçons. Le matériel roulant nécessaire à l'exploitation des lignes 15, 16 et 17 fera l'objet d'une opération d'investissement distincte et ultérieure qui sera également soumise à l'approbation du conseil de surveillance.

— Une enquête publique riche d'une large concertation

L'enquête publique relative aux lignes 14 nord, 16 et 17 sud s'est déroulée entre octobre et novembre 2014. À la demande de la commission d'enquête, quatre réunions publiques ont eu lieu à La Courneuve, Noisy-le-Grand, Chelles et Sevran, 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 9 février 2015. À l'unanimité de ses membres, la commission d'enquête a rendu un avis favorable, assorti de 14 recommandations. La Société du Grand Paris s'est engagée à appliquer strictement les préconisations de la commission d'enquête.

— À l'heure du choix des maîtres d'œuvre et du démarrage des études d'avant-projet

Au terme d'une consultation, cinq marchés structurants pour la maîtrise d'œuvre des infrastructures et des gares emblématiques du projet ont été notifiés. En parallèle, ont été confirmées les tranches conditionnelles relatives aux tronçons des lignes 16 et 17, et concernant l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour les systèmes et la maîtrise d'œuvre du matériel roulant et des automatismes, la maîtrise d'œuvre des systèmes et l'assistance à maîtrise d'ouvrage générale. Ces prestations ont démarré entre juillet et octobre. »

↗ La future gare du Bourget RER est conçue par l'agence d'architecture Elisabeth de Portzamparc.

→ Trois gares emblématiques aux architectures créatives

Des agences d'architectes de renommée nationale et internationale ainsi que de jeunes talents ont été choisis pour assurer la maîtrise d'œuvre architecturale des gares des lignes 16 et 17 sud. Ces choix témoignent de la volonté de la Société du Grand Paris d'ouvrir la commande architecturale le plus largement possible pour soutenir la création.
Les équipes EMBT-Miralles Tagliabue pour la gare de Clichy-Montfermeil, Elisabeth de Portzamparc pour la gare du Bourget RER et Kengo Kuma pour la gare de Saint-Denis Pleyel ont été sélectionnées pour concevoir les gares emblématiques situées au cœur de territoires particulièrement stratégiques de la métropole, vecteurs de l'image d'ouverture et d'excellence du Grand Paris.
Sur les autres gares de ces lignes, la maîtrise d'œuvre architecturale, portée par le maître d'œuvre d'infrastructure EGIS, est assurée par les agences Duthilleul (Sevran Beaudottes et Sevran Livry), Atelier Schall (Chelles), Beckmann N'Thépé (Aulnay), Berranger et Vincent (Le Blanc-Mesnil) et Chartier-Dalix (La Courneuve Six-Routes). Ces équipes sont aujourd'hui au travail pour faire de chaque gare un véritable équipement public urbain ancré dans son quartier.

» Les rendus de la première phase d'avant-projet sont prévus entre avril et mai 2015. En octobre et novembre 2014, le président du directoire a rencontré les maires de chaque commune disposant d'une gare sur leur territoire. Il a présenté l'architecte intervenant sur la gare de la commune, manifestant ainsi la volonté de la Société du Grand Paris de poursuivre l'association étroite des élus locaux au projet.
La seconde campagne de reconnaissance des sols est en cours de réalisation. Elle sera couplée avec une mission complémentaire pour fiabiliser la qualité des études de maîtrise d'œuvre en phase avant-projet. Alors même que les études de vulnérabilité du bâti de la ligne 15 sud vont bientôt être achevées, la Société du Grand Paris a procédé à la contractualisation du marché de vulnérabilité du bâti des lignes 16, 17 sud et 14 nord. Ces prestations permettront d'établir un diagnostic du bâti dans la zone d'influence des travaux du tunnel et dans l'environnement du chantier des gares et ce, afin de déterminer les opérations de surveillance et de sécurisation potentiellement nécessaires lors de la phase de réalisation du projet sur des bâtiments et ouvrages sensibles. En complément de l'étude de vulnérabilité du bâti, un marché d'investigation structurelle sera lancé dans le courant du premier semestre 2015. Il s'agira principalement d'effectuer *in situ* des diagnostics par sondages des fondations et structures porteuses des bâtis situés dans la zone d'influence des travaux du tunnel et dans l'environnement du chantier des gares.

—— Des enquêtes parcellaires concluantes

La Société du Grand Paris a par ailleurs organisé les deux premières enquêtes parcellaires nécessaires à la réalisation des lignes 14 nord, 16 et 17 sud sur les deux départements concernés. Celles-ci se sont déroulées du 1er au 20 décembre 2013 en Seine-Saint-Denis et du 20 janvier au 13 février 2014 en Seine-et-Marne. Elles ont toutes deux reçu un avis favorable de leur commission respective.

(1) Aux conditions économiques de janvier 2012.

Ligne 14 sud

Olympiades / Orly
Préparation du dossier d'enquête

Tenant compte d'un large souhait exprimé par les acteurs du territoire, le Premier ministre a décidé, lors du Conseil des ministres du 9 juillet 2014, d'accélérer la feuille de route de réalisation de lignes majeures du Grand Paris Express.

—— Place à la concertation

En 2013, la Société du Grand Paris avait engagé une phase d'études préliminaires approfondies, pour compléter et détailler les études précédemment réalisées. Ces études se sont achevées au printemps 2014 et les résultats et scénario de réalisation du projet ont été discutés et validés au cours de comités de pilotage avec les acteurs du territoire. Les grands axes du projet de la ligne 14 sud alors stabilisés ont été présentés et discutés avec les habitants des communes concernées, lors d'une concertation renforcée portée par la Société du Grand Paris : huit réunions publiques ont été organisées entre juin et septembre 2014, assorties de distribution de documents d'information et d'échanges sur Internet.
En parallèle, le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a été adressé au préfet de région en novembre 2014, puis approuvé par délibération du STIF le 10 décembre 2014, en vue d'une enquête publique à la fin du printemps 2015 et d'une déclaration d'utilité publique de la ligne 14 sud en 2016.

—— Une mise en œuvre à l'horizon 2024

Au cours de la concertation menée par la Société du Grand Paris, un nombre important de participants – habitants, élus, associations, acteurs économiques – ont fait part de leur souhait de voir le calendrier de la ligne 14 sud accéléré. Fort de ce constat, l'échéance a été avancée à 2024. Dans le respect de ce calendrier, la Société du Grand Paris a préparé en 2014, parallèlement à l'établissement du dossier d'enquête publique, les phases ultérieures.
Une procédure de consultation de bureaux d'études et d'architectes a été engagée, à l'issue de laquelle un groupement de maîtrise d'œuvre infrastructures et architecture a été désigné en mars 2015.

↗ La ligne 14 sud reliera le centre de la capitale à l'aéroport d'Orly.

Enfin, compte tenu du caractère particulier de la ligne 14 sud, qui est le prolongement d'une ligne existante, la Société du Grand Paris et la RATP se sont rapprochées afin de mettre en place la meilleure organisation pour réaliser le projet en garantissant la continuité de l'exploitation de la ligne. Ainsi, les deux établissements se sont accordés sur un transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage de la réalisation de l'opération de la ligne 14 sud à la RATP, à l'exception de la gare Villejuif IGR, réalisée par la Société du Grand Paris, et de la gare Aéroport d'Orly, dont la maîtrise d'ouvrage sera temporairement transférée à Aéroports de Paris pour garantir la continuité de fonctionnement des terminaux de l'aéroport d'Orly.

Ligne 15 ouest

Pont de Sèvres / Saint-Denis Pleyel
La préparation du dossier d'enquête

À l'instar de ce qui a été fait pour les lignes 15 sud, 16, 17 sud et 14 nord, la Société du Grand Paris a décidé d'organiser des réunions d'information et de participation du public dans les communes où seront implantées les gares du projet de la ligne 15 ouest, reliant Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel. Parallèlement à la préparation du dossier d'enquête publique, la consultation des marchés de maîtrise d'œuvre a été lancée.

—— Une concertation renforcée

Ces réunions se sont déroulées entre juin et juillet 2014 en présence des élus et du garant de la concertation désigné par la Commission nationale de débat public (CNDP). Cinq réunions ont été organisées, réunissant un total de 2 042 personnes et donnant lieu à l'expression de 420 questions et avis par les habitants. Une animation sur le parvis de la Défense, à destination des salariés du secteur, ainsi qu'une présentation à destination des habitants au centre commercial des Quatre Temps ont également eu lieu.

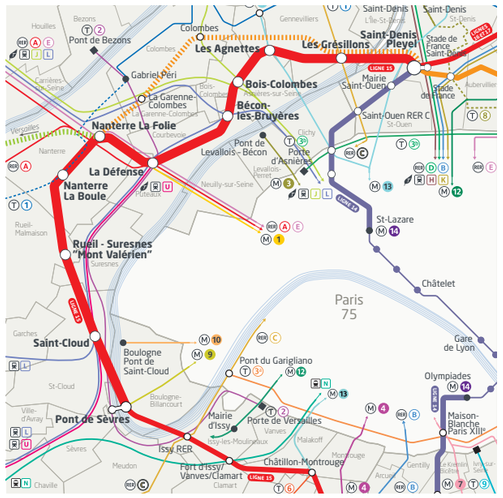
—— Le dossier d'enquête publique en phase projet

Sur la base des études préliminaires complémentaires achevées au début de l'année, la préparation du dossier s'est poursuivie jusqu'à fin décembre 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 2014 tout au long de son élaboration, associant notamment le STIF. Le projet de dossier a été transmis au préfet de région le 16 janvier 2015, après avoir été préalablement présenté au comité des prescripteurs, réunissant le STIF, la région d'Île-de-France, l'État, ainsi que les opérateurs et gestionnaires d'infrastructures. Le STIF l'a approuvé par délibération de son conseil du 11 février 2015.

—— Lancement de la consultation pour la maîtrise d'œuvre

Parallèlement à la préparation du dossier d'enquête publique, la consultation en vue de la passation des marchés de maîtrise d'œuvre relatifs à la ligne 15 ouest a été lancée, avec la publication de deux avis d'appel public à la concurrence en novembre 2014. L'un pour la maîtrise d'œuvre des ouvrages de génie civil et des aménagements de la ligne 15 ouest, intégrant l'ensemble des infrastructures du tronçon (21 km de tunnel) ainsi que la conception architecturale de huit gares ; l'autre pour la maîtrise d'œuvre architecturale de la gare emblématique de Nanterre-la-Folie. La rédaction du dossier de consultation pour chacun de ces deux marchés a été engagée, en vue de son envoi aux candidats retenus au mois de mars 2015 et d'un démarrage des études de maîtrise d'œuvre à l'automne 2015.

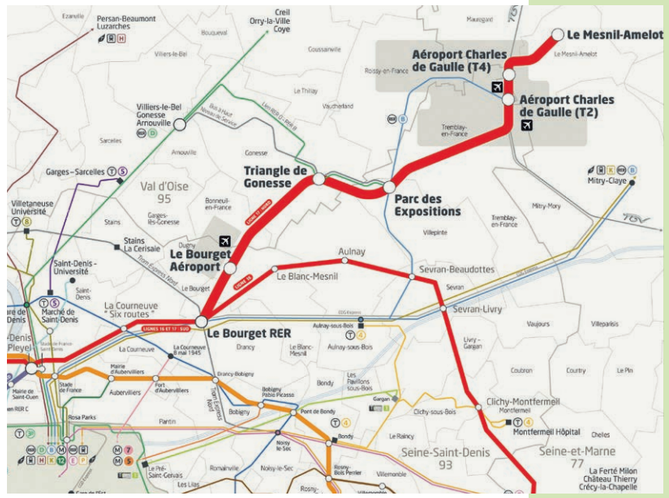
Par ailleurs, tout au long de l'année, un travail important de coordination avec le projet Eole dans le secteur de Nanterre et de la Défense a été poursuivi, de façon à y intégrer des mesures conservatoires, notamment le futur couloir de correspondance entre la gare Grand Paris Express et la gare Eole, permettant de faciliter la réalisation ultérieure de la ligne 15 ouest.



→ La ligne 15 ouest permettra de relier les gares de Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel.

→ L'implantation du site de maintenance à Aulnay

Conformément aux décisions du comité interministériel sur le Grand Paris du 13 octobre 2014, le site de maintenance et poste de commande centralisé des lignes 16 et 17 sera implanté sur les terrains de l'ancienne usine PSA d'Aulnay-sous-Bois. L'année 2014 a été consacrée à l'étude de différents scénarios de localisation, en partenariat avec les acteurs locaux, PSA et la DRIEA. L'année 2015 devra permettre la validation de l'emprise finale du projet et le lancement de la consultation de maîtrise d'œuvre.



→ La ligne 17 nord reliera la gare du Bourget RER à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, et au-delà Le Mesnil-Amelot.

Ligne 17 nord

Le Bourget RER / Le Mesnil-Amelot
En route vers l'aéroport

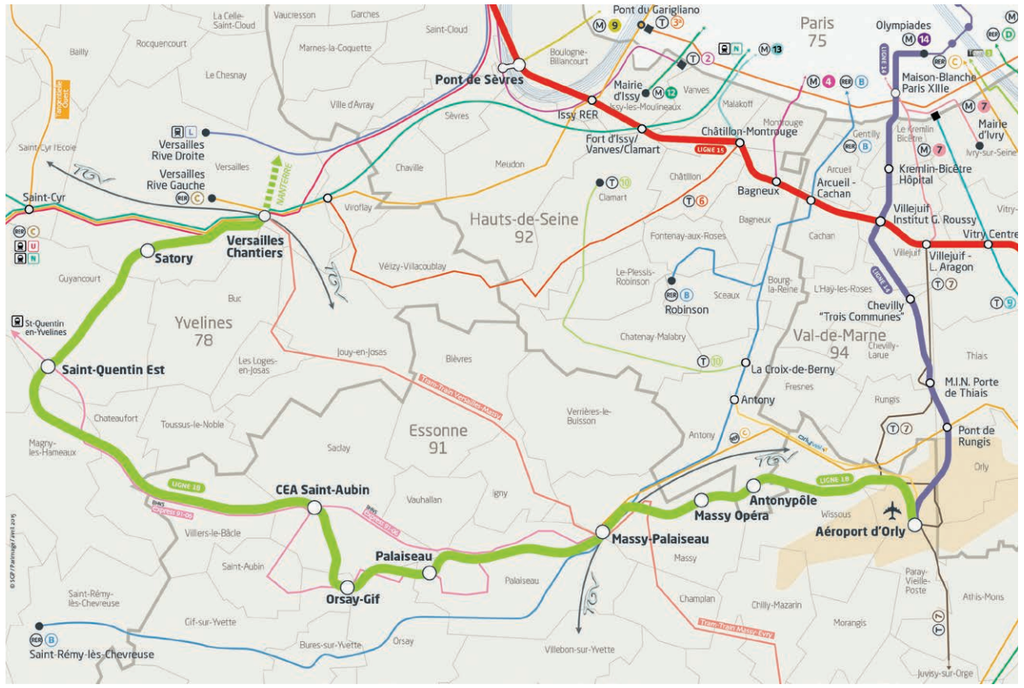
À la suite des annonces du Premier ministre le 9 juillet 2014, l'horizon de mise en service de la ligne 17 jusqu'à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a été avancé à 2024. La préparation du dossier d'enquête publique a donc été lancée dès septembre 2014, en vue d'une transmission au préfet de région à l'été 2015.

—— Le temps de la concertation

Pour le projet de ligne 17 nord Le Bourget RER/Le Mesnil-Amelot, quatre réunions d'information et de participation du public, dans les communes où seront implantées les gares, se sont déroulées entre novembre et décembre 2014. Elles ont réuni un total de 500 personnes. Elles se sont tenues en présence des élus et du garant de la concertation désigné par la Commission nationale de débat public (CNDP). Des rencontres avec les salariés d'Aéroports de Paris et de Paris Nord 2 ont également été organisées. Forte de ces éléments, la préparation du dossier d'enquête publique a pu commencer dès septembre 2014.

—— Les avancées du projet

Tout au long de l'année, le travail de coordination s'est poursuivi avec les différents partenaires porteurs de projet dans le secteur des gares de la ligne, en particulier avec l'EPA Plaine de France, au Triangle de Gonesse, et avec l'AFTRP, pour l'insertion du futur viaduc dans la ZAC AeroliansParis, à Tremblay-en-France. Sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, les échanges avec Aéroports de Paris ont permis de fiabiliser le tracé de la ligne sur la base du choix d'implantation retenu pour le projet de terminal 4.



→ La ligne 18 reliera l'aéroport d'Orly à Versailles-Chantiers et desservira ainsi le plateau de Saclay.

Orly / Versailles
Un projet en marche

Ligne 18

—— Les choix techniques fixés et un tracé consolidé
L'approfondissement des études préliminaires durant 2014 a permis d'assurer de premiers arbitrages sur les variantes de la ligne 18 et d'alimenter le dossier d'enquête publique.
La Société du Grand Paris a conduit avec le STIF une analyse multicritère sur 12 systèmes de transport associant matériel roulant et infrastructure. Celle-ci permet d'acter les caractéristiques principales du matériel roulant (roulement fer, alimentation par troisième rail, gabarit d'environ 2,50 mètres), avec des quais de 60 mètres. La reprise de l'infrastructure OrlyVAL a été abandonnée, car présentant de nombreux risques et peu d'avantages. Le tracé entre les gares Aéroport d'Orly et Antonypôle est ainsi consolidé.

Dans le quartier de l'École polytechnique, la Société du Grand Paris a associé les acteurs locaux à l'étude des impacts électromagnétiques et vibratoires, auxquels les installations scientifiques sont très sensibles. La présentation des résultats a conduit à retenir un tracé limitant l'impact à un seul laboratoire, tout en maintenant une gare au centre du futur quartier.

—— L'implantation du site de maintenance à Palaiseau
Une analyse multicritère de trois sites conduit à privilégier une localisation sur le plateau de Saclay, à proximité de l'École polytechnique.

→ Les marchés de la Société du Grand Paris en 2014

110 marchés ont été notifiés en 2014 pour un montant de 173 millions d'euros. 26 marchés représentent 83 % de ce montant. Ces derniers ont été passés en procédure négociée, ce qui a permis à la Société du Grand Paris d'optimiser les offres techniques et financières des candidats. Retour sur l'activité 2014 par axe de travail.

Les marchés de maîtrise d'œuvre :
- a été attribué le dernier marché de MOE relatif à la ligne 15 sud, concernant le SMI de Vitry ;
- les marchés de maîtrise d'œuvre pour les lignes 16 et 17 sud ont été attribués à des groupements emmenés par EGIS en tant que mandataire. Les marchés de MOE architecturale pour les gares de Clichy Montfermeil, du Bourget et de Saint-Denis Pleyel ont également été attribués.

Ces marchés ont été constitués selon la même approche que les marchés de la ligne 15 sud et sont des marchés de longue durée (dix ans).

Les marchés techniques, permettant aux maîtres d'œuvre de la ligne 15 sud de consolider leurs études ont été attribués pour :
- le contrôle technique et le contrôle de la sécurité des personnes pour la ligne 15 sud ;
- la vulnérabilité du bâti et des avoisinants pour les lignes 15 sud, 16 et 17 sud ;
- les diagnostics avant démolition pour les lignes 15, 16 et 17 ;
- la reconnaissance des réseaux et des structures enterrés pour la ligne 15 sud.

Ont été finalisés les marchés concernant :
- l'acquisition foncière et le support aux opérations d'expropriation pour les lignes 14 sud, 18 et 15 ouest. L'ensemble des marchés pour couvrir les besoins du RTGP ont donc été attribués ;
- de même, l'ensemble des marchés sélectionnant les attributaires pour les prestations de communication liées aux enquêtes publiques des lignes 16, 17, 14 sud, 15 ouest et 18, qui ont été notifiés. L'ensemble des besoins du RTGP est désormais couvert ;
- la relocalisation des acteurs économiques, qui a été attribuée et couvre l'ensemble du réseau ;
- l'assistance technique et juridique pour les montages des opérations connexes pour la ligne 15 sud et la ligne 16 ;
- la rationalisation et la globalisation des dépenses de fonctionnement (agence de voyage, prestations informatiques, etc.).

Des marchés structurants ont été publiés :
- le marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage générale et de conduite d'opération pour la ligne 18, ainsi que les marchés de maîtrise d'œuvre pour les lignes 14 sud et 15 ouest ;
- le marché de design pour les équipements des gares ;
- l'AMO pour les actions culturelles ;
- l'AMO communication pour la communication d'entreprise, la communication chantiers et les relations avec la presse.

À noter également :
- la publication du premier marché d'équipement relatif au matériel roulant pour les lignes 15, 16 et 17 ;
- les réflexions sur l'allotissement des marchés de travaux, la préparation du DCE de référence pour les marchés de travaux de génie civil pour la ligne 15 sud.

→ Le « pack de l'aménagement » : accélérer la construction de logements aux abords des gares

La Société du Grand Paris a proposé au printemps 2014 à l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU), à l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP) et à l'Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF) de réunir leurs expertises pour contribuer à accélérer la construction de logements aux abords des gares du Grand Paris.
Cette initiative vise à identifier les sites offrant des potentiels de construction importants dans les quartiers de gares ou à proximité, en particulier sur les sites ANRU et à leurs abords, et à proposer aux communes et à l'État des actions adaptées pour débloquer ces potentiels (actions réglementaires, financières ou opérationnelles).
Le champ géographique du « pack de l'aménagement » est donc limité aux abords des gares du Grand Paris, principalement sur le territoire de la métropole et en priorité dans les quartiers en politique de la ville à proximité des gares.

Actions transversales : des avancées décisives

—— Maîtrise foncière, des risques et de l'environnement, accessibilité du réseau, aménagement autour des gares, culture, numérique… le Grand Paris Express « embarque » des dimensions multiples.

Le bilan du processus de maîtrise foncière

En 2014, la Société du Grand Paris a poursuivi le processus d'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation des ouvrages de l'infrastructure de transport. Pour l'année 2014, le montant des acquisitions et évictions s'élève à 84 millions d'euros. Bilan de l'action foncière 2014 par ligne.

—— Pour la ligne 15 sud
L'année 2014 a été marquée par la maîtrise foncière complète des terrains et bâtis du SMR de Champigny (site de neuf hectares) et de la gare de Saint-Maur Créteil à l'amiable, avec une relocalisation des entreprises impactées. Les négociations ont été engagées pour l'acquisition des tréfonds et, à cette fin, une série d'enquêtes parcellaires a été organisée en décembre 2014, portant sur les communes de Noisy-le-Grand, Vitry-sur-Seine, Malakoff, Bagneux, Châtillon, Montrouge, Boulogne et Sèvres.

—— Pour les lignes 16, 17 sud et 14 nord
Les négociations ont été engagées sur différents sites, notamment sur les emprises des gares de Saint-Denis Pleyel, La Courneuve Six Routes, Le Bourget RER, Sevran-Beaudottes et Chelles. Parallèlement, les premières enquêtes parcellaires se sont déroulées en décembre 2014 sur les emprises des gares entre Saint-Denis et Le Bourget RER inclus, ainsi que les tréfonds de la ligne 14 entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel. La phase judiciaire de fixation des indemnités a également été lancée.

—— Pour la ligne 15 ouest
Des négociations se sont poursuivies avec les communes dont les territoires accueillent des sites particulièrement sensibles (ensembles de logements sociaux à Bécon-les-Bruyères et aux Agnettes, à Gennevilliers). La Société du Grand Paris a également acquis l'emprise de la gare des Grésillons après accord du conseil de surveillance.

—— Pour les lignes 14 sud, 17 nord et 18
Le processus d'identification foncière s'est poursuivi tout au long de l'année 2014.

—— Concernant la maîtrise foncière publique
Les négociations avec les personnes publiques et leurs sociétés ont abouti à des acquisitions à Bagneux, Issy-les-Moulineaux, Créteil, Champigny, Le Bourget et Villiers-sur-Marne. Le 4 décembre 2014, une convention foncière a été signée avec l'EPFIF et, concomitamment, une première déclinaison sur le territoire de Plaine Commune a été actée par la signature d'une convention tripartite entre Plaine Commune, l'EPFIF et la Société du Grand Paris.
Deux dossiers présentent des modalités qui seront à reconduire lors des prochaines acquisitions :
l'acte signé avec l'État le 15 décembre 2014 entérine le principe de la gratuité des cessions, la Société du Grand Paris s'engageant en contrepartie à restituer à l'État l'intégralité des bénéfices des futures opérations immobilières connexes réalisées sur les gares ;
l'acquisition en octobre 2014 du terrain de la gare de Créteil L'Échat articule étroitement réalisation de l'ouvrage de transport et développement urbain.

Enfin, un accord cadre a été signé avec l'INRAP, définissant les conditions de réalisation des opérations de diagnostics archéologiques prescrites par l'État.

↗ La SGP a lancé une consultation pour la réalisation des projets immobiliers connexes à Créteil L'Échat.

↗ Pour la gare d'Issy RER, l'opérateur pour la réalisation des projets immobiliers connexes sera désigné au 1er trimestre 2015.

↗ Pour mieux connaître les caractéristiques des terrains, la SGP mène une campagne de reconnaissance des sols tout au long des lignes.

Les quartiers de gare : lancement des aménagements

La Société du Grand Paris poursuit son travail d'intégration des gares du Grand Paris au cœur des tissus urbains traversés par le réseau, notamment pour la construction de logements aux abords des gares.

—— La mise en œuvre des projets connexes aux gares

En mars 2014 a été publié le cadre conceptuel des projets connexes aux gares du Grand Paris, document de définition transverse des projets immobiliers développés en articulation avec les gares.

Sur la ligne 15 sud, la Société du Grand Paris a lancé, en accord avec les communes concernées, ses trois premières consultations d'opérateurs pour la réalisation des projets immobiliers connexes : pour les gares de Créteil L'Échat, de Bagneux M4 – opération menée en partenariat avec la SEMABA – et la gare d'Issy RER. Les lauréats seront désignés au premier trimestre 2015 pour réaliser plusieurs centaines de logements en accession, sociaux ou étudiants. Au total, les projets connexes aux gares de la ligne 15 sud pourraient représenter environ 2 000 logements.

—— Les premières opérations d'aménagement aux abords des gares

La Société du Grand Paris, dans le cadre des compétences d'aménageur que lui a conférées la loi du 3 juin 2010, a proposé, lorsque cela pouvait être utile au territoire, des opérations d'aménagement aux abords immédiats des futures gares. Cette démarche s'est traduite par le lancement des premières études d'aménagement sur des emprises appartenant à de grands propriétaires publics à proximité de la gare de Créteil L'Échat, après avis favorable du député-maire. La Société du Grand Paris pourra ainsi, à terme, développer une opération comportant environ 500 logements mais aussi des bureaux et des équipements.

Plusieurs autres sites à proximité immédiate des gares du Grand Paris font l'objet d'études et de réflexions partagées avec les élus et les décideurs des territoires.

Pour une maîtrise renforcée des risques dans les travaux souterrains

Le nouveau Grand Paris est un projet d'une ampleur sans précédent en Île-de-France, avec près de 200 kilomètres de tunnels réalisés majoritairement à assez grande profondeur. Afin de sécuriser sa mission de maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris a mis en place dès 2014 un comité de maîtrise des risques « travaux souterrains ».

—— Le rappel des enjeux

Traversant des nappes d'eau souterraines et des couches géologiques aux caractéristiques très diverses, souvent dans des horizons complexes (présence d'anciennes carrières, de zones de dissolution de gypse…), la réalisation de travaux souterrains comporte toujours une part importante d'aléas.

—— La position de la Société du Grand Paris sur la maîtrise des risques

La Société du Grand Paris s'engage très fortement en matière de maîtrise des risques. Elle doit le faire tout particulièrement dans le domaine des travaux souterrains. Les maîtres d'ouvrage et les associations professionnelles ont beaucoup progressé ces dernières années dans la prise en compte de cette problématique. Et notamment l'Association française des travaux souterrains, qui a édicté plusieurs recommandations. La Société du Grand Paris s'inspire largement des pratiques recommandées et partagées dans le monde des travaux souterrains.

→ La création d'un comité de maîtrise des risques « travaux souterrains »

Ce comité est constitué d'experts reconnus dans le domaine des travaux souterrains, indépendants des AMO, MOE et entreprises, ayant exercé la majeure partie de leur parcours professionnel dans ces domaines (géotechnique, maîtrise d'œuvre de grands projets d'infrastructures souterraines, entreprises de BTP). Il est chargé de fournir à la Société du Grand Paris – maître d'ouvrage – des avis techniques et des recommandations sur les éléments de conception proposés par les maîtres d'œuvre ou les entreprises. Composé de quatre à cinq personnes extérieures à la Société du Grand Paris – dont un président – et de représentants de l'unité infrastructures et méthodes constructives, il se réunit en fonction des échéances propres à chaque tronçon et a pour mission principale de :

- veiller à la pertinence des méthodes constructives proposées par les maîtres d'œuvre et les entreprises, et s'assurer de la maîtrise technique de ces acteurs ;
- apprécier la bonne adéquation des moyens techniques aux enjeux financiers ;
- vérifier que le mode opératoire lors de la mise en œuvre des méthodes constructives n'est pas susceptible de générer des impacts négatifs sur l'environnement du chantier ;
- préconiser des expertises complémentaires en cas d'incertitude ou d'insuffisance de garantie apportée par le concepteur ou le réalisateur ;
- assurer un rôle de garant auprès du directoire de la Société du Grand Paris, en particulier en alertant sur des dérives éventuelles.

↗ Le SMR de Champigny-sur-Marne, un exemple de bâtiment éco-conçu.

↗ La SGP privilégie la valorisation des déblais et leur évacuation par voie fluviale.

Les actions menées pour préserver l'environnement

Qu'il s'agisse d'évacuation des déblais générés par les chantiers de construction, d'écoconception des gares et des sites de maintenance ou de récupération de la chaleur issue de l'exploitation du réseau de transport, la gestion environnementale est au cœur des préoccupations de la Société du Grand Paris.

—— La gestion opérationnelle des déblais

Les chantiers de construction du Grand Paris Express devraient générer jusqu'à 40 millions de tonnes de déblais sur une dizaine d'années à partir de 2016. Ce volume représente une augmentation annuelle de la production de déblais en Île-de-France de 10 à 20 %. Depuis le début du projet, la Société du Grand Paris privilégie la valorisation des déblais et leur évacuation par voie fluviale ou ferrée, afin de limiter les impacts possibles sur l'environnement et le cadre de vie des riverains.
En 2014 ont été réalisés les schémas directeurs d'évacuation des déblais des lignes 14 nord, 16, 17 sud, 14 sud et 15 ouest, décrivant les objectifs et les orientations de gestion pour leur construction. Les campagnes de sondage pour la caractérisation de la nature des terres ont été lancées, concernant une vingtaine de sites de la ligne 15 sud. Ces éléments alimentent les travaux en cours pour établir des schémas logistiques adaptés à chaque site de production et fiabiliser des filières de valorisation.
Dans le cadre de la convention signée en 2013 avec Ports de Paris, plusieurs actions conjointes ont été conduites, avec notamment la participation de la Société du Grand Paris au débat public du projet Port Seine Métropole Ouest et la rédaction d'un cahier d'acteurs à cette occasion.

—— Écoconception et performance énergétique : des enjeux majeurs

Afin de répondre aux objectifs de préservation de l'environnement, la Société du Grand Paris s'est engagée dans une démarche d'écoconception des gares et des sites de maintenance. Des pistes intéressantes sont aujourd'hui étudiées, telles que l'architecture bioclimatique, les matériaux favorisant le confort acoustique, les toitures drainantes ou les dalles dépolluantes sur parvis. La Société du Grand Paris vise également une certification HQE® pour ses sites de maintenance, traduisant sa volonté de remettre à l'exploitant des bâtiments performants.
La gestion environnementale des chantiers est également au cœur des préoccupations de la Société du Grand Paris. Ainsi, ses principaux engagements sont inscrits dans une charte environnement et nuisances chantier, s'adressant aux maîtres d'œuvre et aux entreprises de travaux.
Enfin, La Société du Grand Paris a signé, en mai 2014, une convention de partenariat de recherche avec l'institut Efficacity. Objectif : évaluer le potentiel de récupération de la chaleur fatalement issue de l'exploitation du réseau de transport et le recours à la géothermie pour les besoins du métro mais aussi pour des besoins tiers (réseau de chaleur, etc). Une évaluation technico-économique est prévue pour cinq gares de la ligne 15 sud présentant un fort potentiel géothermique.

↗ La charte d'architecture des gares du Grand Paris a été établie à partir du travail réalisé par l'agence Jacques Ferrier Architectures.

L'accessibilité du réseau : une nécessité absolue

Dans le cadre de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, la Société du Grand Paris souhaite mettre en œuvre une démarche de conception universelle et concevoir des lieux qui offrent à tout le monde une même qualité d'utilisation.

—— Pour un réseau accessible à tous

La conception des gares devra proposer une même qualité de parcours à tous les voyageurs et garantir la continuité des cheminements : les ascenseurs seront toujours implantés au moins par deux, le passage des quais aux trains se fera de plain-pied et facilement, la présence d'escaliers mécaniques en montée et en descente permettra d'accéder aux quais souterrains sans se fatiguer, etc.
Les architectes sont aussi chargés de concevoir des ambiances intérieures apaisantes, avec un éclairage et des matériaux favorisant une orientation intuitive. Des dispositifs d'aide au repérage et à l'orientation seront intégrés : guidage tactile au sol, signaux et messages sonores, signalétique contrastée et de grande taille, etc.

—— Les partenaires associatifs acteurs du projet

Pour partager ces choix de conception, la Société du Grand Paris a souhaité rassembler différents partenaires associatifs. Une première réunion de concertation s'est ainsi tenue le 26 novembre 2014. Plusieurs associations, qui contribuent déjà à d'autres projets de transport public, y ont participé pour apporter leur expérience des besoins concrets de la population dans toute sa diversité.

→ Le référentiel de conception des gares

La conception des gares s'appuie sur un référentiel de conception qui apporte des principes harmonisés et des idées clés qui singularisent les gares du Grand Paris.
Le modèle fonctionnel pose les principes de la gare efficace, compacte et émergente, organisée en parcours de services, connectée à tous les modes de déplacement, avec des principes harmonisés en matière de sécurité, de sûreté et d'accessibilité.
L'architecture des gares est diversifiée et déclinée sur le territoire, avec un « air de famille » qui repose à la fois sur le travail de tous les architectes et du conseil en architecture de Jacques Ferrier.
Le design est unifié à l'échelle du réseau et organisé en gamme ; il se décline en design de l'information – en cours d'études par l'agence Intégral Ruedi Baur – et en design des produits, qui se concrétisera par les travaux d'un designer.

↗ L'ambition de créer « le métro le plus digital du monde » a été présentée en juin dans le cadre du festival Futur en Seine.

La dimension numérique au cœur du projet

À l'occasion du festival Futur en Seine, la Société du Grand Paris a organisé, le 13 juin 2014, un événement de restitution publique de son appel à manifestation d'intérêt (AMI) sur la dimension numérique du projet de métro, qui a recueilli plus de 170 contributions.

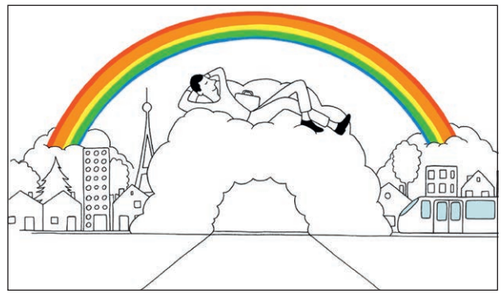
—— Le déploiement du réseau de fibres optiques et des réseaux hertziens

Cette consultation a permis, dès le mois de juillet, le lancement de réunions de concertation technique avec les contributeurs à l'AMI sur les modalités de déploiement du réseau de fibres optiques et des réseaux hertziens (téléphonie mobile, Wi-Fi) dans l'enceinte du Grand Paris Express. En parallèle, des études ont été lancées par les maîtres d'œuvre des premiers tronçons (ligne 15 sud) pour identifier les opportunités d'emplacement qui permettraient d'accueillir des datacenters.
Dans le même temps, la Société du Grand Paris a réfléchi à la définition d'une politique d'ouverture systématique des données produites par ses services (*open data*), en vue d'une publication des premiers jeux de données dès le premier trimestre 2015 (données d'étude et de modélisation du trafic voyageurs).

—— Un programme de soutien aux services numériques innovants

La Société du Grand Paris a engagé une vaste concertation territoriale pour élaborer avec les acteurs locaux de l'innovation – collectivités, start-up, universités, etc. – un programme de soutien au développement et à l'expérimentation de services et de contenus numériques innovants dédiés à la mobilité (programme d'innovation ouverte).

Enfin, le directoire a décidé d'étudier de façon plus détaillée le projet de création d'une filiale d'exploitation et de commercialisation des infrastructures numériques fixes et mobiles qui vont être déployées dans le cadre des travaux de construction du métro. Ce projet sera présenté au conseil de surveillance en 2015.



↗ La culture s'inscrit au cœur du projet du Grand Paris.

Notre projet culturel

La Société du Grand Paris a conduit une réflexion de fond sur la culture comme partie intégrante du projet de métro du Grand Paris.

—— Objectifs et moyens du programme d'actions culturelles

Des premiers travaux, alimentés par un comité d'experts présidé par François Barré, ont permis de définir l'ambition, les objectifs et les moyens de mise en œuvre d'un programme d'actions culturelles pour accompagner la construction du grand réseau.

L'approche s'articule autour de quatre actions phare : Raconter, Préparer, Révéler et Animer, qui guideront le projet culturel du Grand Paris Express. Ces actions dialogueront et se renforceront l'une l'autre tout le temps du projet de métro. Elles constituent une invitation à développer des approches artistiques et culturelles audacieuses, à la fois en termes de formes et de contenus, mais aussi de partenariats et de dialogue avec les habitants.

—— Une équipe de direction artistique et culturelle dédiée

Ce projet a fait l'objet d'une présentation en septembre 2014 devant les acteurs culturels du Grand Paris à la Bibliothèque nationale de France et donne lieu aujourd'hui à une consultation visant à recruter une équipe de direction artistique et culturelle qui aura pour mission de définir la programmation artistique et culturelle et de mettre en œuvre le projet.

L'évaluation économique du projet : une première en France

L'année 2014 a vu la poursuite de la présentation des évaluations socio-économiques du schéma d'ensemble du Grand Paris, sur la base du calendrier annoncé par le Premier ministre le 6 mars 2013.

—— La mesure inédite des effets économiques et sociaux du projet

Il convient de rappeler que cette évaluation est une première dans notre pays pour tenir compte de l'ensemble des effets économiques et sociaux d'un projet unique par ses dimensions et son impact à l'échelle d'une grande métropole. Ces évaluations ont concerné, d'une part, le projet Noisy-Champs/Mairie de Saint-Ouen des lignes 16, 17 sud et 14 nord et, d'autre part, le tronçon Olympiades-Orly de la ligne 14. Elles ont été réalisées sur la base des connaissances les plus récentes en matière d'économie géographique, sous le contrôle d'un conseil scientifique indépendant et international, composé des meilleurs spécialistes mondiaux des questions économiques posées. L'évaluation du schéma d'ensemble et du projet Noisy-Champs/Mairie de Saint-Ouen ont fait l'objet d'une contre-expertise de la part du commissariat général à l'investissement, qui a émis un avis favorable.

—— La très bonne rentabilité du projet confirmée

La Société du Grand Paris a également fait procéder à une comparaison entre les résultats de la méthode de calcul utilisant les paramètres de l'instruction cadre de 2004 et ceux obtenus avec les paramètres et méthodes demandés par l'instruction de juin 2014, qui a repris les propositions faites par le rapport Quinet sur l'évaluation socioéconomique des investissements publics, présenté en septembre 2013. Il s'avère que les nouvelles valeurs et techniques de calculs confirment la très bonne rentabilité du projet.
En décembre 2014, la tenue d'un grand colloque scientifique a permis de présenter les résultats des recherches effectuées en 2014 et de comparer les expertises économiques réalisées par les Britanniques dans le cadre de *Cross Rail* et celles de la Société du Grand Paris.

La situation de l'établissement public : la montée en puissance se poursuit

La Société du Grand Paris est un établissement public créé par l'État pour réaliser le nouveau métro automatique du Grand Paris. À mesure que le projet avance, ses activités et son organisation montent en puissance. L'année 2014 a illustré cette évolution.

La gouvernance

La gouvernance de la Société du Grand Paris permet l'association de l'État et des collectivités locales. Elle repose sur les trois piliers que sont le conseil de surveillance, le directoire et le comité stratégique.

Le conseil de surveillance

Le conseil de surveillance exerce le contrôle permanent de la gestion de l'établissement public. Il est également 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.

M. André Santini, ancien ministre, député des Hauts-de-Seine, maire d'Issy-les-Moulineaux, a été élu président de cette instance par le conseil de surveillance le 21 juillet 2010.

Il est composé des 21 membres suivants (à décembre 2014) :

Élus

M. Jean-Paul Huchon,
président du conseil régional d'Île-de-France

M. Arnaud Bazin,
président du conseil général du Val d'Oise

M. Pierre Bédier,
président du conseil général des Yvelines

M. Patrick Devedjian,
président du conseil général des Hauts-de-Seine

M. Vincent Eblé,
président du conseil général de Seine-et-Marne

M. Christian Favier,
président du conseil général du Val-de-Marne

M. Jérôme Guedj,
président du conseil général de l'Essonne

Mme Anne Hidalgo,
maire de Paris, présidente du conseil général de Paris

M. Stéphane Troussel,
président du conseil général de Seine-Saint-Denis

État

M. François Auvigne,
inspecteur général des finances

M. Jean-Paul Albertini,
commissaire général au développement durable

M. François Poupard,
directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

M. Denis Charissoux,
sous-directeur du budget

M. Laurent Girometti,
directeur de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages

Mme Marie-Caroline Bonnet-Galzy,
commissaire générale à l'égalité des territoires

Mme Agnès Vince,
directrice chargée de l'architecture
de la direction générale des patrimoines

M. Raphaël Le Méhauté,
secrétaire général du comité interministériel des villes

M. Thierry Lajoie,
président-directeur général de l'agence foncière
et technique de la région parisienne

Mme Nathalie Morin,
chef du service France Domaine

M. Serge Morvan,
directeur général des collectivités locales

Assistent également au conseil de surveillance avec voix consultative :

M. Jean Daubigny,
préfet de la région d'Île-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

Les trois membres du directoire de la Société
du Grand Paris

Mme Magali Reboul-Torres,
secrétaire du comité d'entreprise

M. Thomas Sorine,
secrétaire adjoint du comité d'entreprise

L'agent comptable de la Société du Grand Paris

Évolution récente de la composition du conseil de surveillance et du directoire

Conseil de surveillance
À l'issue des élections départementales de mars 2015 :
Jean-Jacques Barbaux remplace **Vincent Eblé** en qualité de président du conseil départemental de Seine-et-Marne ;
François Durovray remplace **Jérôme Guedj** en qualité de président du conseil départemental de l'Essonne.
Jean-François Carenco a été nommé préfet de la région d'Île-de-France, en remplacement de **Jean Daubigny,** le 4 mars 2015 en Conseil des ministres, et est commissaire du gouvernement auprès de la Société du Grand Paris.

Directoire
Par décret du Président de la République en date du 25 mars 2015, **Catherine Pèrenet** et **Bernard Cathelain** sont nommés membres du directoire de la Société du Grand Paris en remplacement de **Pierre-Alain Jeanneney** et de **Didier Bense.**
Catherine Pèrenet est 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.
Bernard Cathelain 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.

Les séances du conseil de surveillance en 2014

Le conseil de surveillance s'est réuni à quatre reprises en 2014 et a approuvé un certain nombre de délibérations.

21 janvier 2014
- **Vote de la délibération n° CS 2014-01**, donnant l'avis prévu par l'article 13 du décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris.
- **Vote de la délibération n° CS 2014-02**, donnant l'avis prévu par l'article 13 du décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris.

Jeudi 10 avril 2014
- **Délibération n° CS 2014-03,** approuvant le compte financier 2013 et l'affectation des résultats de la Société du Grand Paris.

4 juillet 2014
- **Délibération n° CS 2014-04,** approuvant l'opération d'investissement relative aux tronçons Noisy-Champs/Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen/Saint-Denis Pleyel (lignes 16, 17 sud et 14 nord).
- **Délibération n° CS 2014-07,** relative à la signature d'un avenant n° 1 à la convention de réalisation et de financement des études relatives à l'Arc est, proche du réseau complémentaire structurant du schéma d'ensemble du Grand Paris.
- **Délibération n° CS 2014-08,** fixant le seuil au-delà duquel les aliénations d'immeubles sont soumises à l'approbation préalable du conseil de surveillance.

24 novembre 2014
- **Délibération n° CS 2014-09,** autorisant la conclusion avec la RATP, l'État, la région Île-de-France et le Syndicat des transports d'Île-de-France d'une convention de financement n° 1 relative à la mise en œuvre des schémas directeurs des RER.
- **Délibération n° CS 2014-10,** autorisant la conclusion, avec Réseau ferré de France, la Société nationale des chemins de fer français, l'État, la région Île-de-France et le Syndicat des transports d'Île-de-France, d'une convention relative au financement des études projet (deuxième étape) pour le prolongement du RER E à l'ouest.
- **Délibération n° CS 2014-11,** autorisant la conclusion, avec la RATP, l'État, la Région Île-de-France et le Syndicat des transports d'Île-de-France, d'une convention relative au financement des études projet pour le prolongement de la ligne 11 de la Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier.
- **Délibération n° CS 2014-12,** approuvant l'état prévisionnel des recettes et des dépenses pour 2015 et notamment l'évolution des effectifs.
- **Délibération n° CS 2014-13,** autorisant l'acquisition de biens immobiliers appartenant à la SCI Le Village, sise à Gennevilliers.
- **Délibération n° CS 2014-05,** relative à la création d'un comité des engagements au sein du conseil de surveillance.
- **Délibération n° CS 2014-06,** désignant les membres du comité des engagements.

Le directoire

Le directoire est chargé de diriger et d'administrer la Société du Grand Paris, sous le contrôle du conseil de surveillance dont il exécute les décisions. Il est composé de trois membres :
- **Philippe Yvin :** président du directoire ;
- **Didier Bense :** membre du directoire ;
- **Pierre-Alain Jeanneney :** membre du directoire.

Le 27 août 2014, **Grégoire Koenig** a été nommé directeur de cabinet du président et du directoire de la Société du Grand Paris.

La composition du 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 situé pour tout ou partie 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, ainsi que des représentants des chambres consulaires et du conseil économique, social et environnemental régional.
Jean Yves Le Bouillonnec, maire de Cachan, député du Val-de-Marne, préside le comité stratégique.

Le comité stratégique, qui réunit notamment les élus concernés par le projet, est l'instance de débat, de propositions et de concertation de la SGP.

L'activité du comité stratégique

Pour sa troisième année d'existence, le comité stratégique de la Société du Grand Paris a poursuivi, à travers ses trois groupes de travail, l'exploration de sujets qui concernent tous ses membres. Deux réunions ont été consacrées par le groupe Qualité de service dans le réseau à la maîtrise des vibrations et des phénomènes acoustiques, préconisant une action de communication plus systématique sur ces sujets. L'analyse approfondie des parcours de service qui peuvent être offerts dans les gares a conduit le groupe Gares à recommander l'harmonisation des offres et la personnalisation des services, pour faciliter la création d'une communauté de voyageurs. Enfin, le groupe Environnement des gares a engagé la mise en œuvre d'un guide de recommandations en matière d'aménagement des espaces publics aux abords des gares et demandé la mise en place d'un comité de rédaction, associant étroitement ses membres.

En séance plénière, le comité stratégique a validé les deux premières productions de l'Observatoire des quartiers de gares, dont il avait demandé la création en décembre 2013 : l'analyse croisée des quartiers de gares de la ligne 15 sud et l'analyse croisée des quartiers de gares de la ligne 16.

La diversité des situations autour des gares – données socio-économiques, tissus urbains, règles d'urbanisme permettant de faire évoluer ces tissus ou espaces publics – est une caractéristique essentielle de l'environnement des gares. Le comité stratégique a souhaité réaliser un outil, largement diffusé à l'ensemble des partenaires métropolitains, pour comparer les quartiers de gare entre eux afin de dégager des typologies et de partager à travers des monographies la connaissance de chaque quartier. Cet observatoire, mis en place en partenariat avec l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) et la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA), sera généralisé à l'ensemble des gares au cours de l'année 2015.

Un conseil scientifique indépendant et international

La Société du Grand Paris a conduit une évaluation socio-économique du Grand Paris Express, réalisée sous le contrôle d'un conseil scientifique.

La première évaluation réalisée 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 ainsi émis un premier avis le 20 février 2013, avec 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 Saint-Ouen ; elles ont fait l'objet d'une contre-expertise du CGI, qui a émis un avis favorable le 20 juin 2014, assorti de réserves qui ont toutes été levées dans le dossier définitif. Deux autres dossiers ont été déposés, celui de la ligne 14 sud et celui de la ligne 15 ouest, ce dernier utilisant les nouvelles méthodes et paramètres demandés par l'instruction du gouvernement de juin 2014, qui ont confirmé la très bonne rentabilité du projet.

Sur la base des recommandations de son conseil scientifique, la Société du Grand Paris conduit actuellement des recherches économiques approfondies pour améliorer la pertinence de son évaluation. Elle a tenu en décembre 2014, sous la direction de son conseil scientifique, un colloque international sur l'impact économique et social des grands projets de transport urbain, ce qui a permis la comparaison du Grand Paris Express et du projet *Cross Rail* de Londres.

» À la fin de l'année 2014, la SGP comptait 128 collaborateurs.

Les ressources humaines

— L'organisation interne et l'évolution des effectifs

Après une année 2013 marquée par la stabilisation des effectifs, la loi de finances 2014 a fixé le plafond d'emplois de la Société du Grand Paris à 128 effectifs équivalent temps plein (ETP), autorisant de ce fait l'ouverture de 23 postes. Compte tenu du décalage d'une année de cette dotation, celle-ci a permis de combler les postes considérés comme les plus urgents, au regard de la montée en puissance du projet et de l'arrivée des tronçons de la ligne 15 sud en phase PRO. Les postes supplémentaires ont donc concerné prioritairement la direction du programme et ses directions de projet, mais aussi dans une moindre mesure les fonctions venant en support, également concernées par l'accroissement très rapide de la charge de travail. À fin 2014, l'établissement comptait 128 collaborateurs (45 % de femmes et 55 % d'hommes), âgés de 43,3 ans en moyenne.

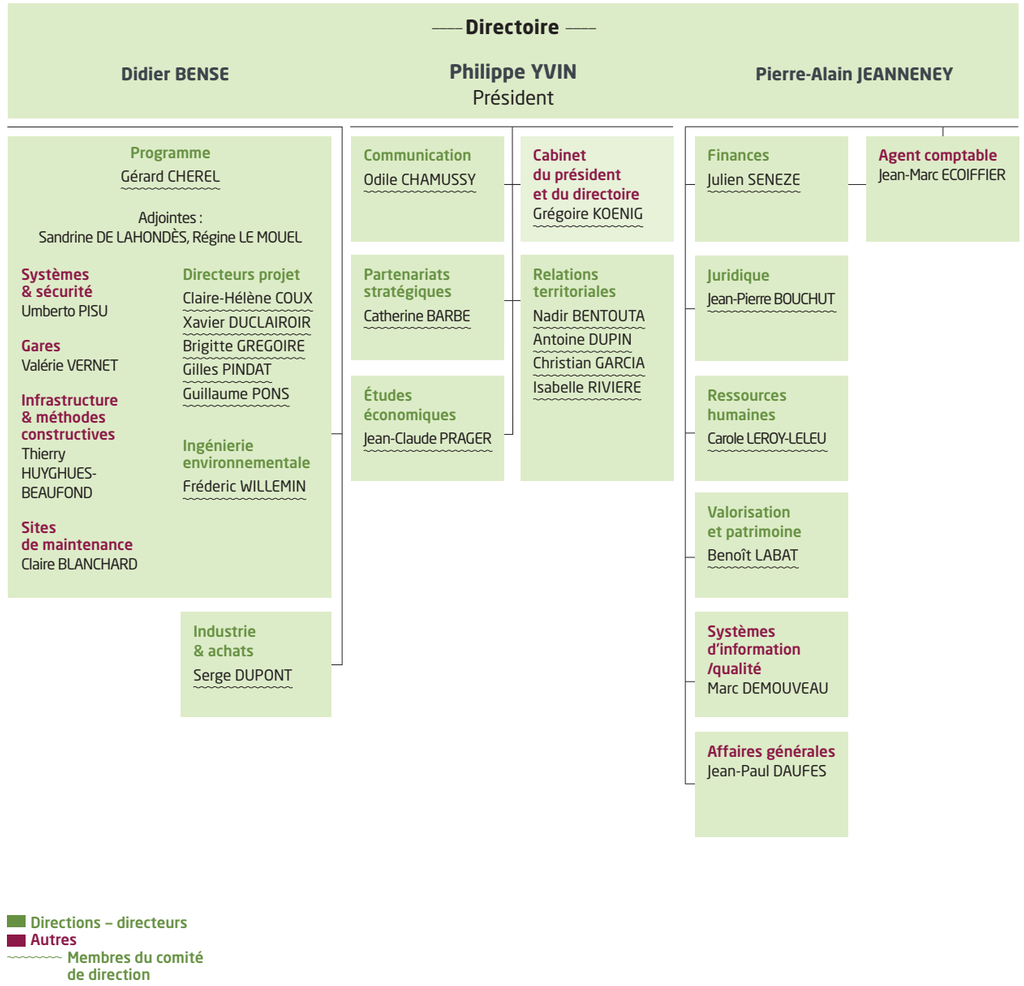
— Des profils variés et un même engagement

Le profil des collaborateurs de la Société du Grand Paris se caractérise par une grande diversité d'origines (fonctionnaires détachés de l'État, fonctionnaires détachés des collectivités territoriales, agents d'origine RATP, RFF, SNCF, des SEM, des bureaux d'études, sociétés d'ingénierie ou de conseil mais aussi du monde de la maîtrise d'œuvre et des entreprises de bâtiment ou des travaux publics). Ils sont tous animés par le même engagement et la même volonté de mener à bien un projet hors normes. Si la plupart des collaborateurs dispose déjà à son arrivée d'une solide expérience, la Société du Grand Paris a prévu une place pour la jeune génération, proposant six contrats en alternance, un emploi d'avenir et la contribution de jeunes stagiaires en fin d'études.

L'année 2014 a été marquée par la mise en place de l'accord sur le temps de travail signé avec la délégation du personnel fin 2013, la création d'un système d'information de gestion des ressources humaines (SIRH), un plan de formation illustrant la volonté de la Société du Grand Paris de consacrer 2 % de la masse salariale aux actions de formation. Est à noter également la première soumission de la Société du Grand Paris au contrôle de la CIASSP (commission interministérielle qui audite chaque année les salaires des organismes du secteur public).

L'organigramme en 2014

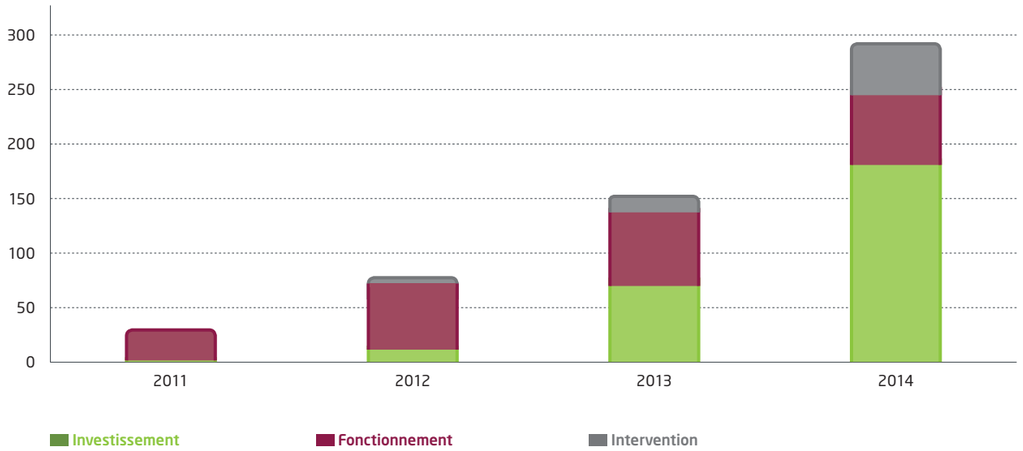
Hormis la direction de l'ingénierie environnementale – qui a trouvé naturellement sa place au sein de la direction du Programme –, l'organisation de la Société du Grand Paris n'a pas subi d'évolution en 2014. La montée en puissance des différents tronçons a été accompagnée par l'intégration des directeurs de projet et des directeurs des relations territoriales au comité de direction de l'établissement.



La situation financière

En 2014, les dépenses de la Société du Grand Paris se sont élevées à **292 millions d'euros**, soit près du double de leur niveau de 2013. Les recettes, elles, se sont établies à **505 millions d'euros**, également en croissance importante par rapport à l'année précédente, grâce à la réattribution à la Société du Grand Paris de la dynamique des taxes affectées – conformément aux décisions prises par le gouvernement en mars 2013 quant au financement du Nouveau Grand Paris.

Dépenses de la Société du Grand Paris - En millions d'euros



Dépenses d'investissement – En millions d'euros

	2013	2014	VARIATION
Acquisitions foncières	**49,3**	**89,8**	**+ 40,5**
Études	**13,2**	**66,7**	**+ 53,5**
Environnement	0,0	0,1	+ 0,1
Infrastructure et gares	7,8	54,1	+ 46,3
Gares (études transversales)	0,3	3,4	+ 3,1
Système et sécurité	5,0	8,1	+ 3,1
Sites de maintenance	0,1	0,9	+ 0,8
Mise en œuvre des enquêtes publiques	**0,0**	**1,1**	**+ 1,1**
Divers	**5,8**	**18,6**	**+ 12,8**
Assistance à maîtrise d'ouvrage générale	3,1	13,8	+ 10,7
Assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée	2,7	4,8	+ 2,1
Travaux de déviation de réseaux et autres travaux préparatoires	**–**	**0,2**	**+ 0,2**
Équipement tertiaire	**2,0**	**3,8**	**+ 1,8**
TOTAL	**70,3**	**180,1**	**+ 109,8**

— Des dépenses d'investissement en forte croissance

Les dépenses d'investissement ont été multipliées par 2,5 par rapport à l'exercice précédent : **180 millions d'euros en 2014** pour 70 millions d'euros en 2013, poursuivant l'évolution amorcée en 2013.

Les dépenses d'acquisitions foncières se sont élevées à 90 millions d'euros, **en croissance de 41 millions d'euros par rapport à 2013.** Concentrées sur les deux tronçons les plus avancés (ligne 15 sud et lignes 16, 17 sud et 14 nord), elles sont négociées à l'amiable. L'intervention de la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 sud le 27 décembre 2014 permet, en outre, de recourir dès 2015 à des expropriations pour accélérer encore cette maîtrise foncière.

Les dépenses d'études de maîtrise d'œuvre et les dépenses d'assistance à maîtrise d'ouvrage nécessaires à leur réalisation ont atteint 85 millions d'euros, en **augmentation de 66 millions d'euros**. En effet, avec l'accord des commissaires aux comptes de la Société du Grand Paris, les dépenses effectuées en vue de la réalisation d'un tronçon sont considérées comme des investissements, dès lors que les opérations d'investissement correspondantes ont été approuvées par le conseil de surveillance.

Une première opération, relative au tronçon Pont de Sèvres/Noisy-Champs (ligne 15 sud), a été approuvée le 15 juillet 2013 et une deuxième, relative aux tronçons Noisy-Champs/Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen/Saint-Denis Pleyel (lignes 16-17 sud et 14 nord) l'a été le 4 juillet 2014. Les études de maîtrise d'œuvre se sont poursuivies sur la ligne 15 sud et ont été lancées sur les lignes 16, 17 sud et 14 nord. Les dépenses de mise en œuvre des enquêtes publiques relatives à ces tronçons sont également comptabilisées en investissement, à hauteur de 1 million d'euros.
Les autres investissements sont destinés pour l'essentiel à la poursuite de l'équipement tertiaire de l'établissement, notamment en systèmes d'information et en aménagement de ses locaux.

Dépenses de fonctionnement – En millions d'euros

	2013	2014	VARIATION
Dépenses de personnel	**14,4**	**16,6**	**+ 2,2**
Études	**32,9**	**22,0**	**- 10,9**
Études environnementales, socio-économiques, sur l'urbanisation	1,1	1,4	+ 0,3
Études sur l'infrastructure et spécifiques gares	24,4	16,4	- 8,0
Études transversales sur les gares	3,3	0,8	- 2,5
Études sur les systèmes et la sécurité	1,9	2,8	+ 0,9
Études sur les sites de maintenance	0,9	0,4	- 0,5
Études de valorisation	1,3	0,1	- 1,2
Mise en œuvre des enquêtes publiques	**0,6**	**1,4**	**+ 0,8**
Divers	**14,8**	**14,2**	**- 0,6**
AMO générale	4,9	3,1	- 1,8
AMO spécialisée	4,2	5,2	+ 1,0
Autres (conseils, commissaires aux comptes…)	5,7	5,9	+ 0,2
Frais de gestion immobilière	**0,0**	**2,4**	**+ 2,4**
Fonctionnement courant	**4,2**	**5,4**	**+ 1,2**
Dotation aux amortissements	**1,1**	**0,8**	**- 0,3**
Cession de patrimoine	**–**	**2,9**	**+ 2,9**
TOTAL	**68,0**	**65,8**	**- 2,2**

— Des dépenses de fonctionnement en légère diminution

Les dépenses de fonctionnement se sont élevées à **66 millions d'euros**, en retrait de 2,2 millions d'euros par rapport à 2013.
Les études représentent le tiers des dépenses de fonctionnement. Il s'agit pour l'essentiel d'études relatives aux opérations d'investissement n'ayant pas encore fait l'objet d'une approbation par le conseil de surveillance. En effet, les études relatives aux autres opérations d'investissement sont considérées comme des investissements (voir page 39). Avec les approbations successives des opérations d'investissement, le volume de dépenses d'études relevant du fonctionnement a donc vocation à disparaître progressivement.

Les dépenses de personnel – incluant les charges et la taxe sur les salaires – constituent le quart des dépenses de fonctionnement. Leur augmentation reflète la croissance de l'effectif de l'établissement, de 106 équivalents temps plein (ETP) en moyenne en 2013 à 122 ETP en moyenne en 2014. L'effectif permanent fin 2014 s'établit à 128 collaborateurs, dans le respect du plafond fixé par la loi de finances.

Un autre quart des dépenses de fonctionnement est consacré aux prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage et autres dépenses diverses. Ce poste, en augmentation de 1,5 million d'euros par rapport à 2013, illustre la stratégie d'externalisation par la Société du Grand Paris ; les besoins en compétences très spécialisées mais également les besoins ponctuels (chef de projet informatique, renforts temporaires, etc.) sont pourvus par des personnels externes à la Société du Grand Paris. Le maintien d'une capacité de pilotage suffisante par l'effectif permanent demeure cependant un point clé de succès du projet.

La croissance des frais de fonctionnement courant tient principalement à l'augmentation du nombre de postes de travail nécessaires au pilotage du projet et à leur équipement, notamment informatique (assistance, maintenance, licences, etc.).

Les coûts de mise en œuvre des enquêtes publiques ont augmenté, du fait du renforcement des actions de concertation en 2014.
Le développement des acquisitions foncières entraîne, par ailleurs, des frais significatifs de gestion intercalaire : charges de copropriété, sécurisation des sites, menues réparations…

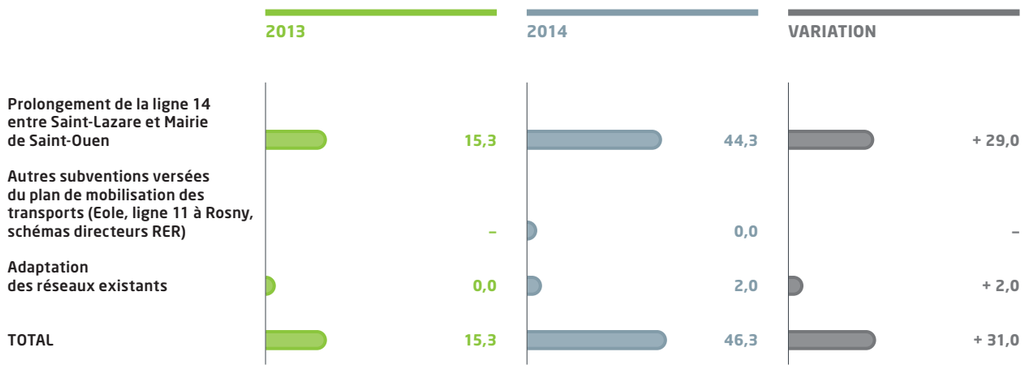
Enfin, **la cession de patrimoine pour 2,9 millions d'euros** est intervenue dans le cadre d'un accord amiable de maîtrise foncière, impliquant l'acquisition par la Société du Grand Paris – pour le compte d'une association d'aide aux personnes handicapées –, de locaux qui lui sont revendus pour son relogement.

Des dépenses d'intervention multipliées par trois

L'enveloppe de dépenses d'intervention vise les contributions de la Société du Grand Paris :

- au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen : initialement fixée à 0,45 milliard d'euros, la contribution a été **portée en juillet 2013 à 0,8 milliard d'euros** en application des décisions du gouvernement sur le Nouveau Grand Paris ;
- à trois projets du plan de mobilisation de la région pour les transports : **le prolongement du RER E vers l'ouest (projet Eole) pour 1 milliard d'euros,** le prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier pour 0,3 milliard d'euros, les schémas directeurs de modernisation des RER pour 0,35 milliard d'euros ;
- au financement des impacts du Grand Paris Express sur les réseaux existants, au titre d'une enveloppe globale de 0,45 milliard d'euros ouverte dans le cadre du volet financier du Nouveau Grand Paris.

Dépenses d'intervention – En millions d'euros



En 2014, les dépenses ont principalement porté sur le prolongement de la ligne 14, dans le cadre des deux conventions de financement signées en 2013 et 2014. Les subventions relatives à l'adaptation des réseaux existants concernent à ce stade des études réalisées par les opérateurs de transport. Enfin, les premières conventions de financement relatives aux projets du plan de mobilisation ont été conclues fin 2014 et produiront donc leurs effets à compter de 2015.

Des recettes dynamiques

Les recettes se sont élevées à **505 millions d'euros** et se sont réparties comme tel :

- **489 millions d'euros** de recettes fiscales affectées ;
- **2,9 millions d'euros** de cession de patrimoine (voir page 41) ;
- **1,2 million d'euros** de recettes locatives (reprise des baux dans l'attente de la libération des locaux) ;
- **0,4 million d'euros** d'intérêts de placement de la trésorerie sur des comptes à terme du Trésor ;
- pour le reste, des produits comptables correspondant à des écritures d'ordre (production stockée ou immobilisée, requalification de charges en immobilisations, etc.).

La composition des recettes fiscales affectées

- **312 millions d'euros** au titre de la taxe locale sur les bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement ; le plafond du produit affecté à la Société du Grand Paris a en effet été relevé de **168 millions d'euros** à **350 millions d'euros**, conformément aux engagements du Premier ministre le 6 mars 2013 ;
- **117 millions d'euros** au titre de la taxe spéciale d'équipement Grand Paris ;
- **60 millions d'euros** au titre de la composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) s'appliquant au matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun des voyageurs en Île-de-France.

Des accords de financement avec la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Caisse des dépôts (CDC)

À l'issue d'une instruction approfondie des aspects techniques, socio-économiques et financiers du dossier, le conseil d'administration de la BEI a approuvé, le 16 décembre 2014, l'octroi d'un **premier prêt de 1 milliard d'euros** à la Société du Grand Paris pour le financement de la ligne 15 sud.
En outre, la Société du Grand Paris et la CDC ont conclu, le 12 décembre 2014, un protocole de coopération portant sur **4 milliards d'euros de prêts** – dont 1 milliard d'euros au sein de l'enveloppe de prêts bonifiés dédiés à la croissance verte –, dans le cadre à la fois de la convention du 28 mars 2014 entre l'État et la CDC relative au Grand Paris et du partenariat stratégique entre la CDC et la BEI. La CDC a formalisé une offre pour un premier prêt de 1 milliard d'euros.

Perspectives 2015

—— 2015 est une année charnière pour le Grand Paris Express. Le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a voté un budget 2015 de 817 millions d'euros, dont 94 millions d'euros en fonctionnement, 456 millions d'euros en investissement et 268 millions d'euros en interventions, c'est-à-dire en contributions de la SGP à des projets réalisés par d'autres maîtres d'ouvrage. La SGP a d'ores et déjà recueilli des premiers accords de financement de la Caisse des dépôts et de la Banque européenne d'investissement.

—— Entre le premier trimestre 2015 et le premier trimestre 2016, l'ensemble des lignes du projet du Grand Paris Express sera enclenché grâce à la réalisation des enquêtes publiques. L'enquête publique de la ligne 14 sud, reliant Paris à Orly, aura lieu au mois de juin et celle de la ligne 15 ouest, qui traverse les Hauts-de-Seine entre Boulogne et Saint-Denis Pleyel en Seine-Saint-Denis, à l'automne 2015. Au premier trimestre 2016, les enquêtes publiques des trois dernières lignes du réseau seront réalisées : la ligne 15 est (Saint-Denis/Champigny), dont la SGP a obtenu la maîtrise d'ouvrage début 2015, la ligne 17 (Le Bourget RER/aéroport Charles de Gaulle) et la ligne 18 pour la desserte du plateau de Saclay (Orly/Versailles). Parallèlement, des appels à projet seront lancés pour construire des logements, des bureaux et des commerces sur les terrains des futures gares. Ils permettront d'enclencher des opérations de renouvellement urbain à grande échelle sur ces territoires.

—— Quant aux travaux préparatoires, qui consistent à dévier les réseaux concessionnaires pour préparer les travaux de génie civil, ils ont démarré à Issy-les-Moulineaux dans les Hauts-de-Seine et à Champigny-sur-Marne dans le Val-de-Marne. Tous ces travaux seront lancés sur la ligne 15 sud durant l'année 2015.

—— La Société du Grand Paris développera naturellement les autres dimensions du projet. L'excellence environnementale du Grand Paris Express tout d'abord, puisque la SGP prendra plusieurs initiatives, en matière de gestion des déblais et de performance énergétique du réseau, qui s'inscriront dans le cadre de l'organisation par la France de la conférence Paris Climat 2015, en décembre prochain. Le numérique et l'innovation, aussi, avec une montée en puissance de la politique d'*open data* et la mise en place d'un programme d'innovation ouverte. L'ambition culturelle enfin, avec la désignation, à l'été, de la direction artistique chargée de la mise en œuvre de sa politique culturelle pour les années à venir. Sans attendre, la Société du Grand Paris donne rendez-vous au mois de juin à tous les Franciliens au MACVAL, à Vitry-sur-Seine dans le Val de Marne, pour une découverte de la ligne 15 sud et de ses gares.

Le Grand Paris Express est sur les rails !

→ **Document publié par la direction de la communication.**
Conception et réalisation : QUAI#3. **Crédits photos :** couverture : © Getty images ; pp. 6-7 : © Tendance Floue, DR / © Société du Grand Paris, © Société du Grand Paris - Thomas Gogny ; pp. 8-9 : © Richez et Associés, © Société du Grand Paris - Sasha Lenormand, © Société du Grand Paris, © Société du Grand Paris - Sébastien d'Halloy ; pp. 10-11 : © Société du Grand Paris - Sébastien d'Halloy, © Société du Grand Paris - Valentin Desjardins, Saint-Denis Pleyel © Société du Grand Paris - Agence Kengo Kuma ; p. 12 : © Getty images; pp. 14-15 : © bdc conseil, © Société du Grand Paris - Gérard Rollando ; pp. 16-17 : © bdc conseil, © Société du Grand Paris - Gérard Rollando ; pp. 18-19 : Le Bourget RER © Société du Grand Paris - Agence Elisabeth de Portzamparc, © Parimage ; pp. 20-21 : © bdc conseil, © euro2c ; p. 22 : © Parimage ; p. 24 : © Corbis ; pp. 26-27 : © Société du Grand Paris - Pierre-Olivier Deschamps, © Société du Grand Paris - C. Dupont ; pp. 28-29 : © Richez et Associés, © ARD - Derouault Michel, © Société du Grand Paris - Agence JFA ; pp. 30-31 : © Société du Grand Paris - Sébastien d'Halloy, DR ; p. 32 : © Tendance Floue / Pascal Aimar ; p. 35 : © Société du Grand Paris - Sébastien d'Halloy ; p. 36 : © Société du Grand Paris - Sébastien d'Halloy ; p. 44 : © Tendance Floue / Flore Aël Surun.
Impression : JPA Imprimeurs.

PEFC
10-31-2606
Certifié PEFC
pefc-france.org

Société du Grand Paris

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

www.societedugrandparis.fr