

Rapport
du directoire
2011

Rapport d'activité 2011 du directoire de la Société du Grand Paris

Le présent rapport d'activité constitue le rapport du directoire, prévu par l'article 15 du décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris. Il constitue également le rapport de gestion du conseil d'administration pour l'exercice considéré, prévu par le 2^e alinéa de l'article 221 du décret n° 62-1587 du 19 décembre 1962 portant sur le règlement général sur la comptabilité publique.

À ce titre, il porte sur la situation de l'établissement public et sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma d'ensemble du réseau de transport public pour le métro automatique du Grand Paris. Il a été présenté au Conseil de surveillance lors de la séance du 20 mars 2012. Ce conseil a adopté les observations ci-après préparées par son président.

Ce document sera adressé, avant le 30 mai 2012, aux ministres de tutelle ainsi qu'au ministre chargé du budget.

Observations du Conseil de surveillance

Le Conseil de surveillance, après avoir pris connaissance du rapport du directoire sur la situation de l'établissement public et l'avancement de la mise en œuvre du schéma d'ensemble constate :

« **Sur la situation de la Société du Grand Paris**, le rapport rappelle brièvement les missions et les compétences de l'établissement public « Société du Grand Paris » et détaille son mode de gouvernance. À ce titre il mentionne notamment le comité stratégique de la Société du Grand Paris qui a tenu sa première réunion le 9 mars dernier, avec l'élection de son président, l'adoption de son règlement intérieur et la constitution de groupes de travail.

“

Nous mesurons collectivement le chemin parcouru par la Société du Grand Paris depuis sa création. Il faut en rendre le mérite aux équipes opérationnelles mais aussi au Conseil de surveillance qui, pour être vigilant, n'en est pas moins moteur.

”

Il retrace avec précision et clarté l'installation de l'entreprise, sa montée en charge progressive, la constitution des équipes et la définition de sa méthode de travail. Parmi celle-ci, le rapport précise le fonctionnement des comités de pilotage qui associent les élus et décrit l'organisation de la direction programme, avec un découpage en 6 projets (équivalants à autant de tronçons du réseau) pilotés chacun par une équipe projet composée d'un directeur de projet assisté d'un ou plusieurs responsables de gares et de quatre unités métiers transverses apportant leur concours aux équipes projets : l'unité Sites de Maintenance, l'unité Gares, l'unité Systèmes et Sécurité et

enfin l'unité Infrastructures et Méthodes Constructives.

Sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma d'ensemble, le rapport dresse un état circonstancié au 31 décembre 2011. Il dresse un panorama clair des études conduites : études de pré-faisabilité, études préalables, études transversales sur le système, la sécurité, les gares, les études environnementales, etc. Il dresse aussi un état des actions engagées pour les études nécessaires à la constitution du dossier d'enquêtes publiques.

Le rapport financier, enfin, expose de manière concise et claire l'état des comptes de la Société du Grand Paris, ses financements, ses charges de fonctionnement pour 2011, — conformes au prévisionnel présenté au Conseil de surveillance du 29 novembre dernier — ainsi que les perspectives pour 2012. Le rapport sur la situation de l'établissement public et l'avancement de la mise en œuvre du schéma d'ensemble présente en conclusion **les grandes perspectives pour 2012**, parmi lesquelles sont inscrites quatre priorités à l'agenda de la Société du Grand Paris pour 2012 : l'étude des sols dans lesquels sera construit le nouveau réseau de transport public ; la préparation de la première phase d'enquêtes publiques ; les consultations de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage et la mise en place du dispositif d'acquisitions foncières.

Le Conseil de surveillance n'a donc pas d'observations particulières à formuler sur ce rapport. Il constate avec satisfaction l'état d'avancement du projet dans un calendrier très serré et adresse ses remerciements aux équipes de la Société du Grand Paris pour la qualité et la rapidité du travail effectué. Il encourage le directoire de la Société du Grand Paris à poursuivre la mise en œuvre du projet avec la même ardeur et selon la même méthode partenariale. »

André Santini,

Président du Conseil de surveillance
de la Société du Grand Paris

Éditorial

Bienvenue dans le premier rapport d'activité de la Société du Grand Paris, un document qui inaugure la chronique d'une histoire en marche : celle du Grand Paris Express, le métro du Grand Paris.

C'est une année intense qu'a vécue notre établissement en 2011. D'une ampleur inédite, le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris s'achève fin janvier. Quatre mois plus tard, le schéma d'ensemble, qui fixe le tracé du réseau et l'emplacement des gares, est voté à l'unanimité par notre Conseil de surveillance composé – rappelons-le – de vingt-et-un représentants de l'État

“

Notre réussite passe par un dialogue et un partenariat étroits avec l'ensemble des partenaires du Grand Paris.

”

et des grandes collectivités territoriales d'Île-de-France. Ces deux étapes décisives étant franchies avec succès, notre équipe a pu passer en mode « réalisation de projet ». Elle s'est organisée et étoffée pour répondre à l'ampleur de sa tâche. Elle s'est attaquée aux priorités : mise en place des comités de pilotage « gares », lancement des premières études (gares, infrastructures, systèmes, sites de maintenance...).

Tendue vers son grand objectif, l'œil rivé sur le calendrier et les budgets, la Société du Grand Paris n'est pas devenue pour autant un laboratoire coupé du monde... Notre réussite passe par un dialogue et un partenariat étroits avec l'ensemble des partenaires du Grand Paris ; nous le savons et y sommes très attachés. Aussi continuons-nous à travailler au quotidien avec l'État, qui est

notre tutelle, la région et les huit départements d'Île-de-France, les communes, les intercommunalités mais aussi avec les autres intervenants régionaux des transports – le STIF, la RATP, la SNCF, RFF, et tous les acteurs socio-économiques. Nous concevons plus que jamais notre rôle au plus près des préoccupations et des attentes des Franciliens. C'est pourquoi en 2012 nous allons poursuivre notre information en direction des territoires et revenir vers la population pour le lancement d'une nouvelle grande phase de concertation préalable et des premières enquêtes publiques.

Expliquer comment le métro et ses gares vont se matérialiser ; rechercher avec les responsables locaux les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales ; enfin et surtout, les concrétiser : notre mission est exigeante et exaltante.

Etienne Guyot,
Pierre-Alain Jeanneney,
Didier Bense

Président et membres du Directoire

Sommaire

LA SGP, UN ACTEUR MAJEUR DU GRAND PARIS 7

1

Des missions stratégiques 8

Le maître d'ouvrage du nouveau réseau de transport public	8
La conduite d'opérations d'aménagement et de construction	8
Un rôle d'assistance auprès du préfet de région	9

Les trois piliers de la gouvernance 10

Le Conseil de surveillance	10
Le Directoire	14
Le Comité stratégique	14

Une équipe pluridisciplinaire de haut niveau 15

Le cabinet	15
Les directions	16
Les directions opérationnelles	16
Les directions fonctionnelles	18
Les recrutements en 2011	19

L'ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS EN 2011 21

2

Retour sur les grands rendez-vous de l'année 2011 22

Un calendrier serré prévu par la loi du 3 juin 2010 pour stabiliser le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris.	22
26 janvier : accord État-région sur les transports en Île-de-France d'un montant de 32 Md€	23
31 janvier : fin du débat public	23
26 mai : adoption de l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble retenu	23
26 août : approbation du schéma d'ensemble par décret	26

La mise en place des comités de pilotage 26

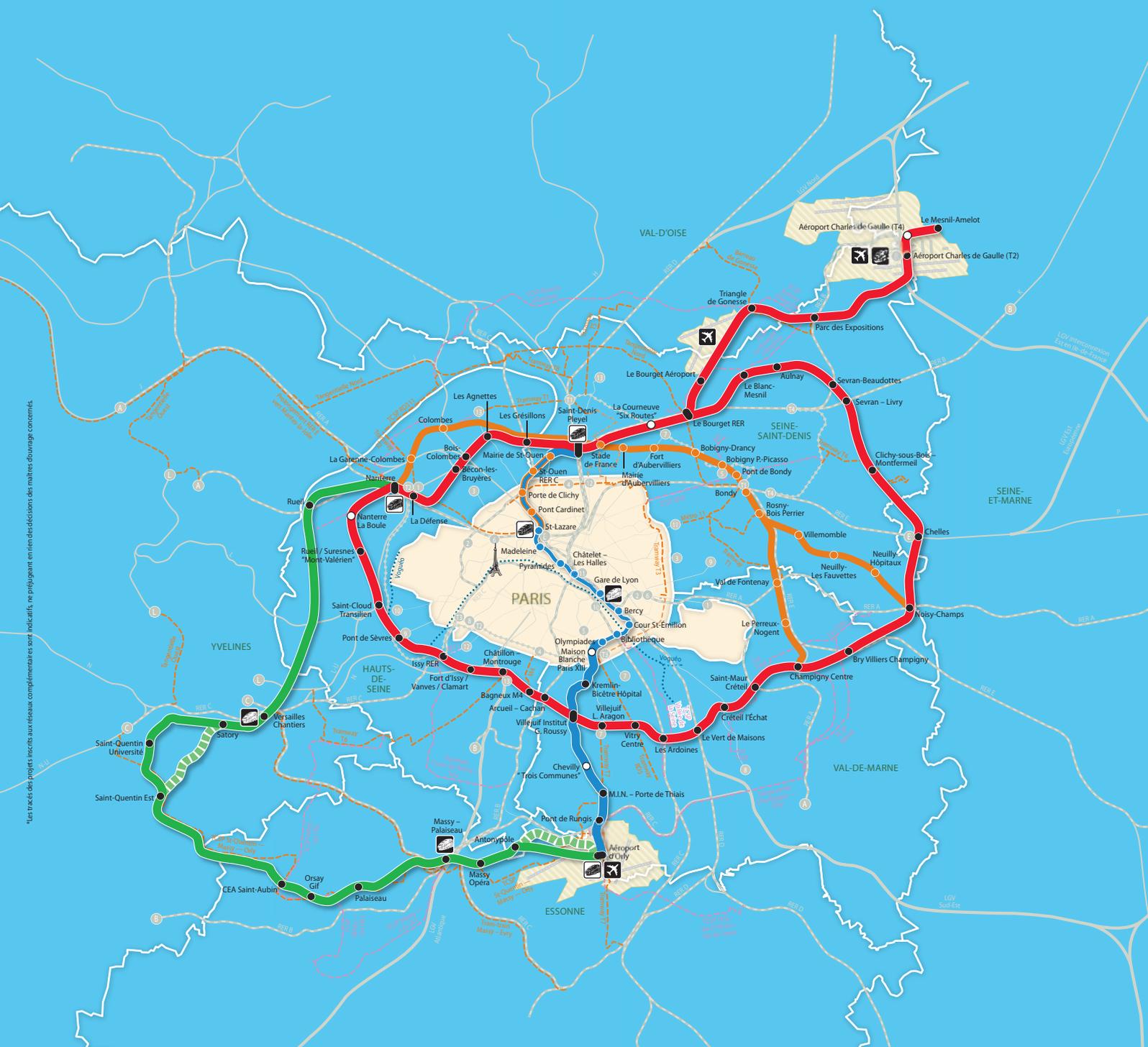
Une méthode fondée sur le dialogue et l'échange	26
Une cinquantaine de COPIL actifs	27

Le lancement des études 27

Les gares du Grand Paris	27
Les infrastructures	32
Les systèmes	33
Les études relatives à la sécurité	34
Les évaluations socio-économiques	36
Les études urbaines	38

Le développement durable au cœur du projet	39
L'évaluation stratégique environnementale : une approche globale, concrète et innovante	39
Le partenariat comme fondement de l'action	43
Une action démultipliée par des partenariats financiers	44
La communication de la Société du Grand Paris	45
La création du logo et de la charte graphique de la Société du Grand Paris	45
La création d'outils de communication	46
La participation à des salons	47
L'activité de la direction des ressources humaines en 2011	48
L'activité de la direction des affaires juridiques en 2011	49
L'activité de la direction Industries et Achats en 2011	49
Le rapport financier	50
Une montée en charge rapide des dépenses	50
Des financements bien établis	53
LES PERSPECTIVES	55
Les premiers sondages	56
Décrire et définir le milieu environnant	56
Les campagnes de reconnaissance par phase	57
Le dépôt des dossiers d'enquête publique	57
Une enquête publique par tronçon de ligne	58
Le démarrage de l'enquête publique sur le tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs	59
Les consultations de maîtrise d'œuvre et études d'avant-projet	61
Les acquisitions et valorisations foncières	61
Les acquisitions foncières	61
La valorisation foncière	62
Calendrier prévisionnel	63

*Les tracés des projets inscrits aux réseaux complémentaires sont indicatifs, ne préjugant en rien des décisions des maîtres d'ouvrage concernés.



Réseau existant

- LGV
- RER
- Transilien
- Métro
- Tramway

Gares TGV et aéroports

- Aéroport existant
- Gare TGV existante
- Gare TGV en projet

Schéma d'ensemble du Grand Paris

Réseau de transport public du Grand Paris

Tracés de référence

- Ligne rouge
- Ligne bleue
- Ligne verte
- Variante

Réseaux complémentaires (tracés indicatifs*)

- Ligne orange
- Ligne 14
- Gare du réseau complémentaire
- Réseaux complémentaires Plan de mobilisation
- Autres réseaux complémentaires
- Vogüéo

● Gare du réseau de transport du Grand Paris
○ Gare retenue à titre conservatoire





LA SGP, UN ACTEUR MAJEUR DU GRAND PARIS

La Société du Grand Paris est un établissement public créé par l'État pour réaliser, d'ici à 2025, le nouveau métro automatique du Grand Paris. Elle pilote un projet de transport qu'un débat public sans précédent en Île-de-France a permis d'améliorer, réunissant les points de vue de l'État et de la Région Île-de-France et qui bénéficie aujourd'hui d'une très forte adhésion des Franciliens et de leurs élus.

Des missions stratégiques

> Le maître d'ouvrage du nouveau réseau de transport public

La SGP est un établissement public placé sous la tutelle du ministère de la ville, du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, ainsi que du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie.

La SGP est chargée de la conception et de l'élaboration du schéma d'ensemble et des projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris. Elle doit également en assurer la réalisation, qui comprend notamment :

- ▶ la construction des lignes, ouvrages et installations fixes,
- ▶ la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion,
- ▶ l'acquisition des matériels roulants conçus pour parcourir ces infrastructures,

> La conduite d'opérations d'aménagement et de construction

La loi du 3 juin 2010 permet à la Société du Grand Paris de conduire des opérations d'aménagement ou de construction et, à ce titre, exercer les compétences d'aménageur si ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial.

Dans le cas où ces opérations interviennent sur le territoire des communes non signataires d'un contrat de développement territorial, elle peut conduire ces opérations dans un rayon de 400 mètres autour de ces gares, après avis des communes concernées.

Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public Société du Grand Paris ne peut conduire de telles opérations que si ce contrat le prévoit. Dans ce cas, ce dernier

prévoit également, dans le ressort territorial des établissements publics d'aménagement autres que l'établissement public Agence foncière et technique de la région parisienne, lequel de ces établissements publics ou de l'établissement public Société du Grand Paris conduit ces opérations d'aménagement ou de construction. Lorsque ces opérations interviennent sur le territoire des communes non signataires d'un contrat de développement territorial, l'établissement public Société du Grand Paris peut, après avis des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents concernés, conduire ces opérations dans un rayon inférieur à 400 mètres autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris.

Pour la réalisation de sa mission d'aménagement et de construction, l'établissement public Société du Grand Paris exerce les compétences reconnues aux établissements publics d'aménagement. Dans le respect des règles de publicité et de mise en concurrence prévues par le droit communautaire, des objectifs du développement durable, de la diversité des fonctions urbaines et de la mixité sociale dans l'habitat, l'établissement public Société du Grand Paris peut, par voie de convention, exercer sa mission d'aménagement et de construction par l'intermédiaire de toute personne privée ou publique ayant des compétences en matière d'aménagement ou de construction.

Enfin, sont soumis à l'approbation préalable du Conseil de surveillance, les programmes et les bilans prévisionnels des opérations d'aménagement ou de construction conduites par l'établissement.

> Un rôle d'assistance auprès du préfet de région

Parallèlement, la Société du Grand Paris doit assister le préfet de la région Île-de-France dans la préparation et la mise en cohérence des contrats de développement territorial (CDT). Son Conseil de surveillance doit, en outre, formuler sur ces contrats, des avis destinés au préfet de Région.

Le réseau du Grand Paris devrait en effet s'articuler autour de 19 contrats de développement territorial (CDT) définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et les intercommunalités accueillant ou non une gare du Grand Paris.

Ces CDT doivent servir de creusets aux projets de développement des territoires stratégiques du Grand Paris sur la base d'une démarche contractuelle favorisant une mise en œuvre sur le long terme (15 ans).

Chaque CDT recouvre plusieurs thématiques :

urbanisme | logement | transports et déplacements | développement économique | développement sportif et culturel | protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, des paysages et des ressources naturelles

Les trois piliers de la gouvernance

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

> Le Conseil de surveillance

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



André Santini, ancien ministre, maire d'Issy-les-Moulineaux en est le président. Il a été élu par les autres membres du Conseil de surveillance le 21 juillet 2010.

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

Les membres du Conseil de surveillance :

ELUS

M. Jean Paul Huchon

Président du conseil régional d'Île-de-France

M. Bertrand Delanoë

Maire de Paris

M. Patrick Devedjian

Président du conseil général des Hauts-de-Seine

M. Claude Bartolone

*Président du conseil général
de Seine-Saint-Denis*

M. Vincent Eble

Président du conseil général de Seine-et-Marne

M. Alain Schmitz

Président du conseil général des Yvelines

M. Jérôme Guedj

Président du conseil général de l'Essonne

M. Christian Favier

Président du conseil général du Val-de-Marne

M. Arnaud Bazin

Président du conseil général du Val d'Oise

ETAT

M. Hubert du Mesnil

Président directeur général de l'établissement public « Réseau Ferré de France »

M. François Auvigne

*Inspecteur général des finances
Nommé le 14 avril 2011, il remplace
M. Christophe Tardieu*

Mme Dominique Dron

*Commissaire général du développement durable
Nommée le 26 mai 2011, elle remplace
Mme Michèle Pappalardo*

M. Daniel Bursaux

*Directeur général des infrastructures,
du transport et de la mer*

M. Etienne Crepon

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

M. Philippe Belaval

Directeur général des patrimoines

M. Hervé Masurel

*Secrétaire général du comité
interministériel des villes*

M. Eric Jalon

Directeur général des collectivités locales

M. Emmanuel Berthier

*Délégué interministériel à l'Aménagement
du territoire et à l'attractivité régionale
(DATAR). Nommé le 14 avril 2011,
il remplace M Pierre Dartout*

M. Daniel Dubost

Chef du service France Domaine

M. Laurent Machureau

Sous-directeur du budget

En plus de ces 21 membres, participent
aussi au Conseil de surveillance :

M. Daniel Canepa

*Préfet de la Région 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.*



Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris s'est réuni à plusieurs reprises en 2011 avec les ordres du jour suivants :

24 FÉVRIER 2011

- Approbation du compte rendu du 16 décembre 2010
Présentation de la synthèse du débat public.
- Approbation du compte financier et de l'affectation du résultat de l'exercice 2010.
- Approbation de la première décision modificative de l'état prévisionnel des recettes et des dépenses pour 2011.
- Approbation du cadre des négociations du bail des locaux de la Société du Grand Paris.
- Questions diverses.

27 AVRIL 2011

- Approbation du procès verbal de la séance du Conseil de surveillance du jeudi 24 février 2011.
- Présentation des projets d'identité visuelle.
- Approbation de la signature du bail des locaux de la Société du Grand Paris.
- Orientations relatives au schéma d'ensemble et à l'acte motivé.
- Questions diverses.

26 MAI 2011

- Approbation du procès-verbal de la séance du Conseil de surveillance du jeudi 27 avril 2011.
- Délibération sur l'acte motivé prévu par le V de l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et sur la déclaration prévue à l'article L. 122-10 du code de l'environnement.

22 JUILLET 2011

- Avis sur la proposition du Gouvernement de mettre fin aux fonctions de M. Marc Véron, Président du Directoire.
- Avis sur la proposition du Gouvernement de nommer M. Etienne Guyot, Préfet, au poste de Président du Directoire.
- Questions diverses.

29 NOVEMBRE 2011

- Adoption du procès-verbal de la séance du 26 mai 2011.
- Adoption du procès-verbal de la séance du 22 juillet 2011.
- Présentation du rapport d'activité et des perspectives 2012 par le Président du Directoire.
- Délibération n° CS 2011-11 approuvant l'état prévisionnel des recettes et des dépenses pour 2012 et notamment l'évolution des effectifs.
- Délibération n° CS 2011-7 approuvant le mode et les durées d'amortissement des immobilisations figurant à l'actif de la Société du Grand Paris.

Approbation de conventions :

- Délibération n° CS 2011-10 autorisant la conclusion avec la Région Île-de-France et le Syndicat des transports d'Île-de-France d'une 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 (ligne orange).
- Délibération n° CS 2011-12 autorisant la conclusion avec l'État, la Région Île-de-France, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la RATP de la convention de réalisation et de financement des études relatives à l'élaboration du dossier d'avant-projet pour la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen.
- Information sur le protocole sur les principes de coordination entre le STIF et la SGP .
- Délibération n° CS 2011-9 fixant le seuil au-delà duquel les acquisitions d'immeubles par la Société du Grand Paris sont soumises à l'approbation préalable du Conseil de surveillance sur les seuils d'acquisitions d'immeubles .
- Délibération n° CS 2011-8 modifiant le siège de la Société du Grand Paris.

> Le Directoire

Le Directoire est chargé de diriger la Société du Grand Paris sous le contrôle du Conseil de surveillance. Il est composé de trois membres qui exercent leurs fonctions de manière collégiale et parmi lesquels est nommé son président :



Etienne Guyot :
préfet, il succède à Marc Véron au poste de président du Directoire, à ce titre il est en charge de la conduite de la Société du Grand Paris et de la mise en œuvre du schéma d'ensemble et des programmes d'aménagement et de construction associés.



Pierre-Alain Jeanneney :
conseiller d'État, en charge des fonctions transversales et en particulier des questions financières et juridiques, des ressources humaines et des affaires générales.



Didier Bense :
ingénieur polytechnicien, en charge du programme de conception et de réalisation du projet de transport, en charge de la fonction industrie et achats.

> Le Comité stratégique

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

Le Comité stratégique est un lieu de débat et une force de proposition pour le Grand Paris. Le premier s'est tenu le 9 mars 2012.



Jean-Yves LE BOUILLONNET,

*député-maire de Cachan, a
été élu récemment Président
du Comité stratégique de la
Société du Grand Paris.*

Le Comité stratégique compte trois groupes de travail :

> La qualité du service dans le réseau

Objet : sécurité, signalétique, mobilier et accessibilité en gare et dans les trains, optimisation des nœuds de réseaux, inter-modalité, connexions et rabattements, matériel roulant.

> Les gares

Objet : rendre le réseau GPE efficace, agréable, utile et rassurant en installant des structures publiques (crèches, police, point information réseau, postes, services médicaux, parkings, velib', autolib', garages à vélo...), promouvoir l'activité économique dans les gares, intégrer la culture sur le réseau GPE (espaces dédiés à l'affichage/expositions artistiques, œuvres d'art, mise en valeur du patrimoine culturel environnant, scènes musicales pour chanteurs itinérants).

> L'environnement des gares

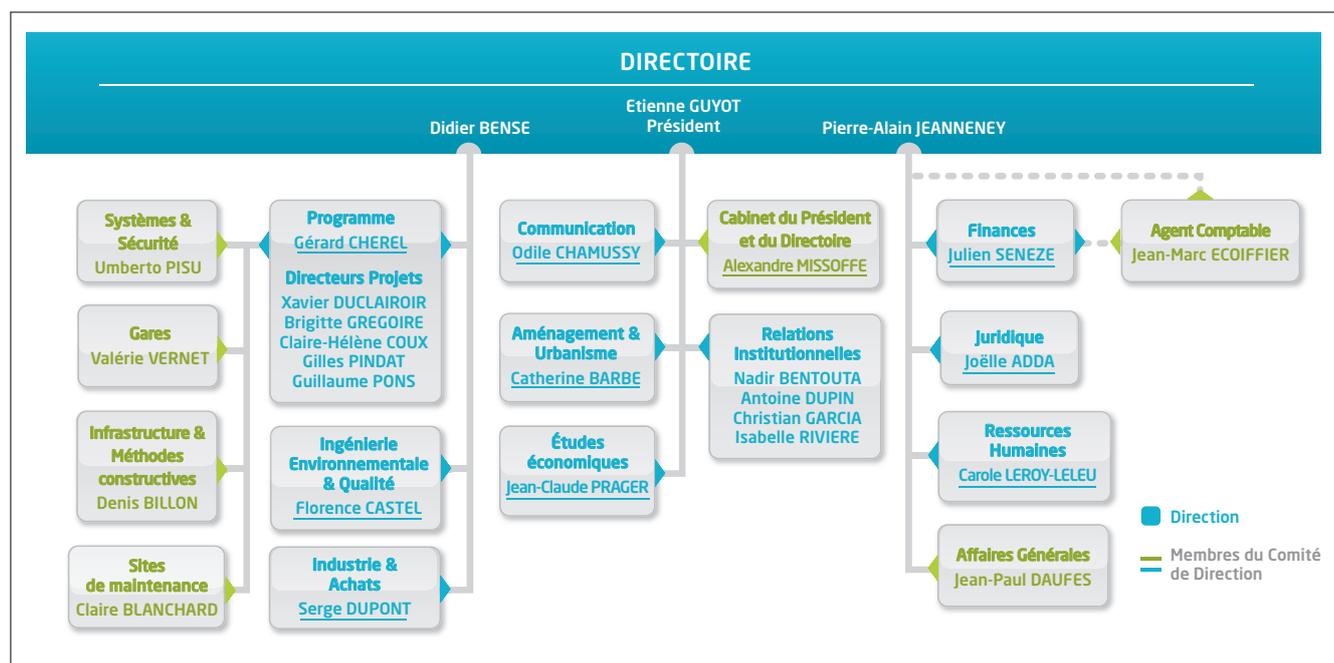
Objet : l'insertion de la gare dans son quartier (enjeux fonciers, urbanisme, logements, bureaux).

Une équipe pluridisciplinaire de haut niveau

> Le cabinet

Auprès du Directoire et de son président, le cabinet est notamment chargé de la préparation et de l'organisation des Conseils de surveillance, de l'organisation des réunions du Directoire, de la constitution et du fonctionnement du Comité stratégique, du fonctionnement interne de la SGP, de la réception des délégations étrangères et des relations internationales.

2011 a été l'année de la structuration de la Société du Grand Paris, inspirée par la volonté de constituer une équipe pluridisciplinaire de haut niveau.



> Les directions

Chaque semaine, un comité de direction réunit l'ensemble des directeurs. Ce rendez-vous est complété par un comité des investissements, des comités thématiques et des revues de projet.



Joëlle Adda
Juridique



Catherine Barbé
*Aménagement &
Urbanisme*



Florence Castel
*Ingénierie
Environnementale &
Qualité*



Odile Chamussy
Communication



Gérard Cherel
Programme



Serge Dupont
Industrie & Achats



Carole Leroy-Leleu
Ressources Humaines



Alexandre Missoffe
*Cabinet du Président
et du Directoire*



Jean-Claude Prager
*Études
économiques*



Julien Seneze
Finances

© Sébastien d'Halloy/SCP

> Les directions opérationnelles

Les directions opérationnelles sont chargées de la conception et de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris. Il s'agit de définir et de mettre en œuvre les meilleures solutions techniques de réalisation du projet dans les conditions optimales de protection de l'environnement, d'en évaluer les impacts environnementaux, économiques et sur l'urbanisation, de favoriser les opérations d'aménagement et d'urbanisme au droit des gares en tenant compte des aspirations des acteurs locaux et en garantissant l'information et la communication sur la mise en œuvre du projet. Dès 2012, il s'agit de mettre en œuvre le

projet sur le terrain, en procédant aux premières acquisitions foncières et aux premières campagnes de sondages géotechniques, qui ont été préparées par des marchés lancés en 2011 et d'engager les premières enquêtes publiques.

La direction du Programme conduit le programme en s'appuyant sur une organisation « matricielle » avec :

- ▶ un découpage du programme en 6 projets (équivalants à autant de tronçons du réseau) pilotés chacun par une équipe projet composée d'un directeur de projet assisté d'un ou plusieurs responsable de gares,
- ▶ des spécialistes de haut niveau (études de trafic, gestion de données patrimoniales, etc.),
- ▶ quatre unités métiers transverses apportant leur concours aux équipes projets :
 - l'unité Sites de Maintenance est chargée de la conception et de la réalisation des sites de maintenance et de remisage du matériel roulant et des sites de maintenance des infrastructures ;
 - l'unité Gares est chargée de la définition de la gare du Grand Paris, du programme fonctionnel général des gares et de l'élaboration de leurs schémas directeurs (accessibilité, sécurité incendie, sécurité publique, environnement, services, valorisation des espaces de transport) ;
 - l'unité Systèmes et Sécurité est chargée des études transversales sur les systèmes, les automatismes, les matériels roulants, l'alimentation en énergie ; elle conduit aussi les dossiers et les études de sécurité ferroviaire et incendie et de sûreté publique ;
 - l'unité Infrastructures et Méthodes Constructives est experte en matière de travaux souterrains, de géotechnique, d'économie de la construction, de maîtrise des coûts, des délais et des risques.

La direction de l'Ingénierie environnementale et de la Qualité élabore, propose et met en œuvre une stratégie environnementale, tout en veillant à la prise en compte des enjeux de développement durable tout au long du projet. Elle a notamment en charge les expertises environnementales en amont de la conception des ouvrages mais également la réalisation des études environnementales réglementaires préalables aux autorisations de travaux prévues par le code de l'environnement (évaluation stratégique environnementale, études d'impact, installations classées, etc.).

La direction de l'Aménagement et de l'Urbanisme pilote l'action foncière et les marchés nécessaires aux acquisitions foncières. Elle prépare les projets urbains en liaison avec les maires et la prospective immobilière. Elle contribue à la définition et à la réalisation des

projets urbains aux abords des gares du réseau de transport. Elle joue le rôle d'assistance au Préfet de région que la loi confère à la SGP pour préparer et rendre cohérents les contrats de développement territorial (CDT).

La direction des Études économiques évalue et suit le projet sous l'angle socioéconomique. Elle anime les travaux du Conseil scientifique des économistes de la SGP.

La direction de la Communication définit et conduit, sous l'autorité du Président du Directoire, la politique de communication institutionnelle ainsi que les relations avec la presse et les acteurs économiques. Elle est également en charge de la communication relative au projet.

La direction des Relations institutionnelles

Elle est composée de quatre directeurs à responsabilité territoriale. Ils animent la relation avec les interlocuteurs des territoires (services de l'État, collectivités territoriales, EPCI, acteurs économiques, associations) sur l'ensemble du futur réseau. Ils pilotent les comités de gare et assurent l'interface entre les projets politiques et techniques. Ils rapportent directement au Président du Directoire.

> Les directions fonctionnelles

Les directions fonctionnelles garantissent la gestion rigoureuse de l'établissement et lui fournissent les moyens de son fonctionnement. Elles élaborent des outils de pilotage au profit du Directoire. Elles définissent les procédures et outils de gestion de l'activité de l'établissement, apportent une expertise sectorielle aux directions opérationnelles dans la conduite de leurs activités et s'assurent de la régularité de tous les aspects de la gestion de la Société du Grand Paris.

La direction des Finances est chargée du financement de l'établissement et, en particulier, de la gestion de la trésorerie et de la dette, des ressources fiscales, des relations avec les banques et les prêteurs, des recettes résultant de l'usage des infrastructures et du domaine, du transfert des matériels roulants, des opérations de construction et d'aménagement ainsi que de la communication financière. Elle exerce les activités de programmation et de contrôle de gestion nécessaires à la préparation et au suivi des budgets, à l'élaboration du tableau de bord du projet, au respect des coûts. Elle veille à la tenue des obligations fiscales de l'établissement.

La SGP est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) doté d'un comptable public. L'agence comptable est chargée de l'encaissement des recettes, du paiement des dépenses, de la tenue de toutes les comptabilités (budgétaire, générale, analytique), des placements de trésorerie. Elle établit le compte financier et joue un rôle actif dans le cadre de la préparation de la certification des comptes. Elle apporte son expertise sur un certain nombre de sujets à caractère financier (conventions, marchés, etc.) en étroite coopération avec la direction des Finances.

La direction des Affaires juridiques veille à assurer la sécurité juridique de l'ensemble des décisions prises par la Société du Grand Paris et en particulier du schéma d'ensemble. Elle contribue à assurer les conditions juridiques d'obtention des autorisations administratives nécessaires pour la réalisation du projet et à garantir leur légalité. Elle veille à la régularité de la passation des contrats de la Société du Grand Paris ainsi que de leur exécution. S'il y a lieu, elle est en charge des contentieux dirigés contre les actes ou contrats de l'établissement ou introduits par lui.

La direction Industrie et Achats définit les politiques d'achats et d'allotissement et conduit le processus d'achat (consultation, négociation, contractualisation). Les appels d'offres étant internationaux, elle doit identifier les technologies disponibles à travers le monde. Il lui revient également de faire des propositions de politiques industrielles.

L'unité Affaires générales est chargée de mettre à disposition des collaborateurs de la Société du Grand Paris un outil de travail performant : locaux, logistique, informatique, sécurité. En 2011, elle a notamment organisé le déménagement de la Société du Grand Paris dans ses actuels bureaux de Saint-Denis.

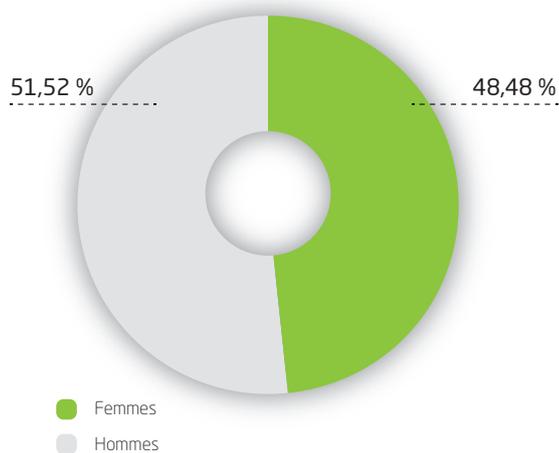
La direction des Ressources humaines procède aux recrutements nécessaires, veille à créer un cadre de travail et d'intégration favorable aux nouveaux collaborateurs : régime de prévoyance, de mutuelle, convention collective des bureaux d'études et sociétés de conseil, formation professionnelle, entretiens annuels, etc. Elle assume par ailleurs les obligations administratives, juridiques, sociales et réglementaires imposées à toute nouvelle entreprise et à tout établissement public.

> Les recrutements en 2011

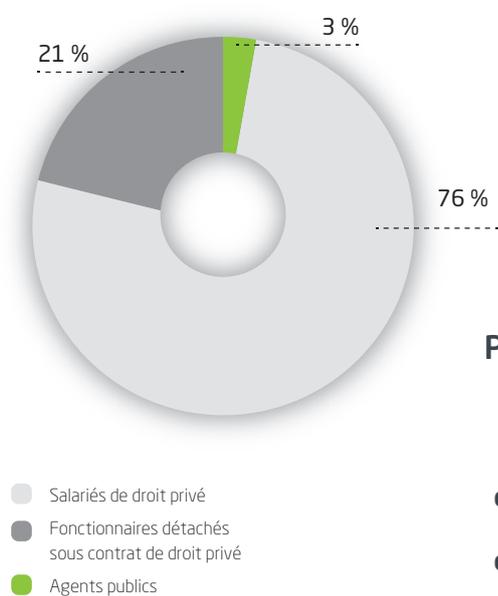
En 2011, la Société du Grand Paris s'est dotée des compétences nécessaires à l'exercice de ses fonctions de maître d'ouvrage d'un transport public hors normes. Rappelons que son objectif est de s'appuyer fortement sur des moyens externes (contrats d'assistance, missions de conseil, etc.). Ces recrutements ont concerné tous types et domaines de compétences. Des experts de haut niveau ont rejoint la SGP pour apporter leur expérience des organisations publiques ou privées, des structures de maîtrise d'ouvrage, des cabinets conseils ou des bureaux d'études. Les recrutements ont été réalisés dans le respect du plafond d'effectifs autorisés de 65 ETP à fin 2011. Au 31 décembre 2011, l'effectif de la SGP se composait de 66 personnes. L'âge moyen des collaborateurs était de 43 ans et 4 mois. À l'exception du Président du Directoire et de l'agent comptable, qui sont des agents publics, tous les emplois sont des contrats de droit privé.

Répartition des effectifs par sexe

(31/12/2011)



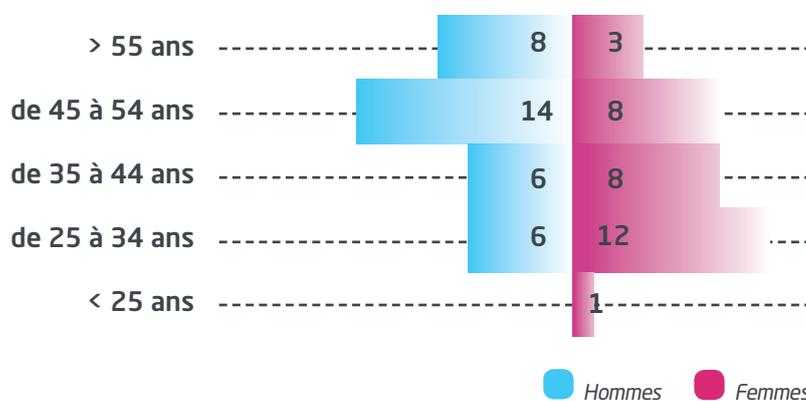
Structure des effectifs



Le tableau ci-après présente la montée en charge progressive des équipes de la Société du Grand Paris.

	Effectif fin de mois	ETP fin de mois
Fin janvier 2011	26	23,31
Fin février 2011	41	39,20
Fin mars 2011	46	44,80
Fin avril 2011	43	42
Fin mai 2011	45	44,73
Fin juin 2011	51	48,60
Fin juillet 2011	53	52,50
Fin août 2011	57	53,30
Fin septembre 2011	62	59,30
Fin octobre 2011	65	63,80
Fin novembre 2011	68	65,60
Fin décembre 2011	66	65,20

Pyramide des âges au 31/12/2011





L'ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS EN 2011

2011 est la première année complète d'exercice de la Société du Grand Paris. Cette année qui a commencé par l'achèvement du débat public, s'est poursuivie par l'approbation unanime par le Conseil de surveillance— dans le délai des quatre mois imparti— de l'acte motivé qui précise le schéma d'ensemble retenu. Elle a également permis de préparer activement les phases suivantes du projet, en terminant les études préalables et en lançant les études préliminaires. L'objectif est de maintenir le rythme de mise en œuvre du projet, pour une première enquête publique dès l'automne 2012.

Retour sur les grands rendez-vous de l'année 2011

> Un calendrier serré prévu par la loi du 3 juin 2010 pour stabiliser le schéma d'ensemble du réseau de transport du Grand Paris.

L'article 3 de la loi du 3 juin 2010 fixe dans un calendrier serré la définition du schéma d'ensemble du projet :

La loi du 3 juin 2010 prévoit :

QUATRE DÉLAIS	DÉLAIS PRÉVUS PAR LA LOI	DATES EFFECTIVES
Lancement du débat public	Dans un délai de 4 mois après la promulgation de la loi	3 juin 2010 > 30 septembre 2010
Débat public	4 mois de débat public	30 septembre 2010 > 31 janvier 2011
Bilan de la CNDP	Dans un délai de 2 mois après le débat public	31 mars 2011
Publication de l'acte motivé	Dans un délai de 2 mois après la publication du bilan	26 mai 2011

> 26 janvier : accord État-région sur les transports en Île-de-France d'un montant de 32 Md€

Cet accord est le fruit de la négociation et de la contribution du débat public.



> 31 janvier : fin du débat public

Ouvert le 30 septembre 2010, le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris s'est poursuivi jusqu'au 31 janvier 2011. Son ampleur exceptionnelle reflète le grand intérêt des Franciliens pour le projet. Les milliers de participants se sont mobilisés pour parler « réseau de transport » mais aussi « amélioration du cadre de vie » et « aménagement du territoire ».

En savoir plus

Le compte rendu et le bilan du débat public du Grand Paris sont consultables sur le site Internet de la CPDP : www.debatpublic-reseau-grandparis.org

> 26 mai : adoption de l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble retenu

L'acte motivé et le schéma d'ensemble prévus par la loi du 3 juin 2010 sont les documents de référence du projet de nouveau réseau de transport public. Approuvés à l'unanimité par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011, ils fixent le tracé et les gares du futur métro.

QUELQUES CHIFFRES

55

réunions publiques

15 000

personnes présentes

255

cahiers d'acteurs

1 023

questions/réponses

518 avis

140

contributions du public

30

contributions de collectivités

170 000

connexions au site de la Commission particulière du débat public (CPDP).

Le tracé et les gares définis dans le schéma d'ensemble

Le schéma d'ensemble prévoit trois lignes de métro automatique de 175 km et 57 gares nouvelles, dont 5 retenues à titre conservatoire.

Une « ligne rouge » Le Bourget - Chelles - Villejuif - La Défense - Gonesse - Roissy / Le Mesnil-Amelot : 95 km et 40 gares nouvelles

Elle constitue une nouvelle ligne desservant les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, le Val-d'Oise et remontant jusqu'à Roissy CDG. La ligne rouge assure des déplacements de « banlieue à banlieue » efficaces, sans avoir à passer par le centre de Paris.

Elle est en correspondance avec l'ensemble des lignes ferroviaires radiales qu'elle croise, assurant ainsi l'accès direct des quatre départements de grande couronne au réseau du Grand Paris.

Une « ligne bleue » Orly - Saint-Denis Pleyel : 30 km et 12 gares nouvelles

Elle assure la liaison entre Paris, le pôle de Saint-Denis Pleyel au nord et la plate-forme d'Orly au Sud. Elle est en correspondance avec les deux autres lignes du réseau du Grand Paris à Saint-Denis Pleyel, Villejuif et Orly.

La ligne bleue reprend l'infrastructure de l'actuelle ligne 14 du métro dans Paris (Saint-Lazare - Olympiades) sur environ 9 km ainsi que son prolongement jusqu'à la mairie de Saint-Ouen, qui sera réalisé sous la maîtrise d'ouvrage conjointe du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et de la RATP.

Une « ligne verte » Orly - Versailles - Nanterre : 50 km et 13 gares

Elle relie la plate-forme d'Orly, au Sud, à Versailles. Elle dessert le Nord du département de l'Essonne grâce à 5 gares nouvelles et contribue au développement du plateau de Saclay. Elle rejoint après 2025 la ligne rouge à Nanterre.

Son tracé permet de respecter les engagements de sauvegarde des 2 300 hectares de surface agricole prévue par la loi du 3 juin 2010. La ligne verte comporte également 4 gares dans les Yvelines sur la partie Ouest du plateau de Saclay. Elle sera ensuite, après 2025, prolongée au Nord en direction de Rueil et Nanterre, de manière à offrir une liaison en rocade performante en moyenne couronne pour le Sud, l'Ouest et le Nord-Ouest parisiens.

La désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen

La Société du Grand Paris cofinance cette opération à hauteur de 30%. En 2011, une convention de financement des études d'avant-projet a été adoptée. De même, la SGP a contribué au dossier préalable à l'étude d'enquête publique.

Dans le cadre d'une approche globale « ligne bleue », plusieurs réunions tripartites STIF-RATP-SGP se sont tenues, abordant les sujets des nouveaux trains à 8 voitures, de l'adaptation des infrastructures existantes et de la définition de la migration du système d'exploitation existant. Un projet de groupement de commandes entre la RATP et la SGP, en accord avec le STIF, a été établi pour l'achat des nouveaux trains de la ligne 14, y compris ceux du prolongement de la ligne à Orly.

Les gares en correspondance

44 des 57 gares nouvelles sont en correspondance avec le réseau de transport en commun existant ou projeté. Sept gares sont en correspondance avec le réseau ferroviaire à grande vitesse.

L'offre structurante complémentaire recommandée dans le schéma d'ensemble : la « ligne orange »

Une desserte Saint-Denis Pleyel - Noisy Champs

Cette ligne permet la desserte du centre et du Sud de la Seine-Saint-Denis et assure une liaison directe entre la Plaine-Saint-Denis, la ville-préfecture de Bobigny, le secteur à potentiel de Neuilly-sur-Marne et la Cité Descartes. Elle permet d'assurer des correspondances supplémentaires avec les lignes radiales du réseau de transport francilien, notamment le RER A, le RER E et la ligne 11 du métro prolongée à Rosny-sous-Bois.

Une liaison partant de Champigny et reliant Val-de-Fontenay

Cette liaison complémentaire vise notamment à accroître l'accessibilité de ce pôle d'activités et de ce « nœud ferroviaire » francilien depuis le centre du Val-de-Marne. Elle peut être reliée à terme, à la hauteur de Rosny-sous-Bois, à la liaison proposée entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs.

Un prolongement, après 2025, de l'arc Est proche au Nord-Ouest de Paris

La liaison de proche couronne Est entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel pourra être prolongée, ultérieurement, jusqu'à Nanterre en desservant Gennevilliers, Colombes et La Garenne-Colombes.

La ligne orange sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage du STIF avec une participation de la Société du Grand Paris à hauteur de 2 Md€.

> 26 août : approbation du schéma d'ensemble par décret

Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été approuvé par le décret du 24 août 2011, publié au Journal Officiel le 26 août 2011.

Sa parution marque une étape importante : toutes les dispositions prévues par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ont été respectées dans les délais.

La Société du Grand Paris doit dès lors préparer les déclarations d'utilité publique des « projets d'infrastructures qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris », qui, en vertu de l'article 4 de la loi du 3 juin 2010, sont adoptées par des décrets en Conseil d'État.

La procédure d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du premier tronçon doit être lancée à l'été 2012, avec pour objectif une mise en service des premiers tronçons dès 2018.

La mise en place des comités de pilotage

Les gares sont un point fort et sensible du nouveau réseau de transport. Pour travailler à leur conception et à leur localisation en concertation avec les collectivités locales, des comités de pilotage (COFIL) ont été mis en place.

> Une méthode fondée sur le dialogue et l'échange

Les comités de pilotage sont un lieu d'échange et d'examen des meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales, pour l'implantation et l'insertion des ouvrages du métro, avec pour corollaire la maîtrise des coûts, des délais et des risques. Ils se réunissent pour définir précisément l'emplacement et le volume de la gare. Chaque COFIL est préparé par 3 à 5 réunions de comité technique (COTECH).

Ce dispositif de concertation de grande ampleur a prouvé son efficacité et est largement approuvé par les élus. Au total, COPIL et COTECH représentent entre 800 et 900 réunions par an.

> Une cinquantaine de COPIL actifs

Début 2012, 49 COPIL étaient actifs. Aux côtés des responsables de la Société du Grand Paris, ils rassemblent les maires, des directeurs des services techniques, des présidents de communautés d'agglomération, les conseils généraux ainsi que les représentants du STIF et des services de l'État.

Le lancement des études

La Société du Grand Paris a réalisé en 2011 des études de faisabilité dans quatre domaines : les gares, les infrastructures, les systèmes et la sécurité. Cette phase terminée, elle a engagé les études préliminaires pour avancer dans la définition du projet. Parallèlement, les études d'évaluations socio-économiques et les études urbaines nécessaires à la constitution du dossier d'enquête publique ont été lancées.

> Les gares du Grand Paris

Le débat public du réseau de transport public du Grand Paris a mis en avant « la gare » comme un enjeu déterminant pour la réussite du projet. Cet enjeu est partagé par l'ensemble des acteurs du transport urbain, usagers, entreprises et élus.

Les ambitions de la SGP pour les gares

Il s'agit d'offrir à tous les voyageurs des espaces de transport à la fois efficaces, sûrs et agréables. Par ailleurs, la gare ne doit pas être un simple lieu de passage, mais contribuer à améliorer la qualité de vie des habitants dans tous les territoires desservis.

Dans la continuité des travaux réalisés par les dix équipes d'architectes lors de la consultation « Le Grand Pari(s) », les gares contribueront à l'émergence d'une métropole plus connectée, plus dense et plus durable.

Des orientations ont été définies en vue de développer cette nouvelle génération de gares de métro au service des voyageurs et des riverains.



Les gares de centre-ville



Les gares de nouvelles centralités



Les gares emblématiques



Les gares portes de la métropole

© Pierre-Olivier Deschamps/Agence Vu / Gilles Allignon/RATP

Les gares du Grand Paris

Fonctionnelles et efficaces. Ce seront des lieux organisés de façon claire, permettant à tous un accès facile au service de transport. Elles accueilleront les voyageurs dans de parfaites conditions de sécurité et d'information. Leur organisation facilitera la circulation des flux piétons, y compris des personnes à mobilité réduite. Qu'elles soient souterraines ou aériennes, elles offriront au public un environnement lisible et apaisant.

Connectées. Près de quarante gares du réseau du Grand Paris sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris offriront, dès leur ouverture, des correspondances avec les réseaux métro, RER et Transilien. Ces nouvelles connexions seront attractives afin de répondre aux enjeux majeurs de maillage et de désaturation des réseaux ferrés existants. Plus généralement, les gares seront conçues pour faciliter l'usage complémentaire du métro automatique et de tous les autres modes de déplacement : tramway, bus, modes doux, voitures, auto-partage... Outre ces connexions physiques, elles donneront un accès aux

différents réseaux d'information et de communication à haut débit.

Centres de vie et créatrices de valeur. En plus d'être des infrastructures utiles, les gares du Grand Paris seront des espaces publics ouverts sur la ville, qui participeront à l'attractivité du territoire et soutiendront son développement. Elles constitueront un repère urbain, avec une identité architecturale remarquable. Leurs espaces serviront de lieux d'expression culturelle et artistique. Elles accueilleront des commerces et des services non marchands variés. Enfin, l'insertion des gares sera compatible avec un développement immobilier connexe, dense et mixte.

Insérées dans leur territoire. Les gares du Grand Paris devront traduire la recherche d'un équilibre entre des « standards » nécessaires – favorisant une conception et une maintenance efficaces, rapides et systématiques – et l'expression des contextes et caractères particuliers à chaque territoire.

Ces orientations générales sont déclinées en quatre familles de gares définies par l'analyse du croisement entre les échelles métropolitaines et locales :

- ▶ **les gares de centre-ville** : insérées dans un environnement urbain déjà constitué, elles renforcent l'attractivité et le dynamisme existants ;
- ▶ **les gares de nouvelles centralités** : créatrices de lien, elles accompagnent un environnement en devenir avec un potentiel fort de recomposition et d'intensification urbaine.
- ▶ **les gares emblématiques** : elles portent l'image d'excellence et de dynamisme économique des pôles de développement du Grand Paris ;
- ▶ **les gares portes de la métropole** : gares aéroportuaires ou gares du train à grande vitesse, elles accueillent le voyageur dans la région capitale.

Une organisation interne spécifique

Pour concrétiser ces ambitions pour les gares, la Société du Grand Paris a mis en place une organisation spécifique.

Le pilotage opérationnel de leur réalisation est confié à des responsables de gares. Ingénieurs, urbanistes ou architectes de formation, ils conduisent les études opérationnelles et territorialisées des gares.

Afin de garantir la cohérence du réseau et d'optimiser la conception des gares, le travail de ces responsables de développement est encadré par les orientations générales définies par une unité transversale pluridisciplinaire. Celle-ci est en charge d'établir la définition fonctionnelle, architecturale et de design de l'ensemble des gares du réseau. Elle est également chargée du développement des services et des actions culturelles dans les gares.

Des études territorialisées et des études transversales

Les études qui ont été lancées après l'adoption de l'acte motivé relèvent de l'assistance à la maîtrise d'ouvrage.

Elles constituent en :

- ▶ des études de préfaisabilité, des études préalables et préliminaires pilotées par les responsables des gares. Objectif : apporter une connaissance exhaustive du contexte technique et urbain dans lequel les futures gares vont s'insérer ;
- ▶ des études transversales, pilotées par l'unité Gares, portant sur l'organisation, le dimensionnement, ainsi que les besoins fonctionnels et techniques des espaces de la gare. Objectif : interroger les pratiques existantes pour poser les bases d'un référentiel commun de conception nécessaire à la réalisation des études préliminaires et à la préparation des études de maîtrise d'œuvre à venir.

Les études de préfaisabilité

Elles ont été lancées sur les gares en correspondance entre le réseau de transport public du Grand Paris et les gares et stations des réseaux ferroviaires existants. Ces études ont été organisées par convention avec et par les propriétaires et exploitants des infrastructures concernées : SNCF/RFF d'une part, RATP d'autre part.

Elles ont permis d'établir :

- ▶ un diagnostic urbain succinct ;
- ▶ un diagnostic de l'espace de transport existant et de l'intermodalité ;
- ▶ des scénarios d'insertion de la gare du réseau de transport public du Grand Paris avec une première approche d'analyse multicritère comparative ;
- ▶ une étude de préfaisabilité sommaire d'un scénario d'insertion de gare et des correspondances avec les réseaux existants.

Un état des lieux, des ordres de grandeurs et des données nécessaires aux étapes suivantes ont ainsi été établis.

Les études préalables

Suite aux études de préféabilité, l'ensemble des gares a fait l'objet d'études préalables. Vingt-trois marchés, subséquents d'un accord-cadre passé par la Société du Grand Paris avec dix attributaires, ont été engagés simultanément, regroupant les gares par ensembles cohérents. Quelques cas particuliers des gares liés à leur complexité et leur contexte ont fait l'objet de marchés de gré à gré avec les gestionnaires d'infrastructures des gares concernées.

Les études préalables ont permis d'établir :

- ▶ un diagnostic urbain approfondi,
- ▶ des scénarios d'insertion de la gare du réseau de transport public du Grand Paris avec une analyse multicritère comparative,
- ▶ un scénario de référence d'insertion de gare.

Les critères d'appréciation des scénarios, établis en commun avec le STIF, ont été organisés en quatre familles : critères de fonctionnalité, techniques et environnementaux, coûts et délais.

Les études transversales

Les études transversales consistent à construire un référentiel de conception partagé avec l'ensemble des autres disciplines mobilisées pour concevoir un réseau de métro automatique (infrastructures, système et sécurité, etc.) et à le rendre applicable à l'ensemble des gares. Elles regroupent différentes études techniques portant par exemple sur le dimensionnement et l'organisation des espaces de la gare, la sécurité de la gare, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, etc. Ces études sont réalisées par des prestataires et des experts. Cette réflexion transversale s'alimente et tire les enseignements des informations obtenues par les études des gares sur l'ensemble des territoires. Ces études s'organisent et s'approfondissent en étapes successives pour nourrir, au fur et à mesure, les études territorialisées.

En outre, trois démarches transversales structurantes ont été lancées :

- ▶ une mission d'assistance à la définition et à la programmation fonctionnelle générale de la gare du réseau de transport public du Grand Paris. Elle a permis d'établir :
 - un programme-cadre fonctionnel applicable à l'ensemble des gares,
 - des schémas directeurs sur l'accessibilité et la sécurité de la gare,
 - des règles de dimensionnement des espaces voyageurs ;
- ▶ une étude de définition et assistance à maîtrise d'ouvrage concernant les gares du Grand Paris Express pour l'achat d'une prestation d'assistance et de conseil en architecture et pour l'organisation de la maîtrise d'œuvre et des missions d'assistance aux consultations de maîtrise d'œuvre. Elle a contribué à :
 - l'organisation d'une consultation internationale de conseil en architecture et en design ;
 - la définition des principes d'organisation de la maîtrise d'œuvre et des missions d'assistance aux consultations de maîtrise d'œuvre ;

- ▶ enfin, la consultation internationale pour l'attribution d'une mission de conseil en architecture et en design de l'ensemble des gares du Grand Paris Express est lancée. Objectif : élaborer les orientations d'architecture et de design applicables à l'ensemble des gares.

À partir de ce socle de réflexions, les études préliminaires de chaque gare sont engagées. Les emprises, les caractéristiques fonctionnelles et l'insertion de l'ensemble de la gare sont définies à un niveau de détail adapté à la conduite des enquêtes publiques et à la définition du programme nécessaire au démarrage des premières consultations de maîtrise d'œuvre.

> Les infrastructures

Des études territorialisées

Des études territorialisées d'assistance à la maîtrise d'ouvrage ont été lancées au lendemain de l'adoption de l'acte motivé. Pilotées par les directeurs de projet, elles ont pour objectif d'apporter une connaissance exhaustive du contexte technique et urbain dans lequel les futurs ouvrages (tunnels, gares, accès pompiers, postes de ventilation, etc.) vont s'inscrire.

Les études de faisabilité ont été lancées sur l'ensemble du réseau. Elles ont été découpées en tronçons selon une logique de territoire.

Elles ont permis d'établir :

- ▶ la collecte de données de site ;
- ▶ un diagnostic urbain succinct, avec repérage des activités économiques et du patrimoine culturel,
- ▶ un diagnostic de l'encombrement du sous-sol (présence de réseaux) ;
- ▶ des scénarios concernant aussi bien le schéma d'exploitation que l'insertion des ouvrages linéaires (tunnels, viaducs sur certains secteurs), à la fois en plan et en profil en long, avec une analyse multicritère comparative ;
- ▶ une étude de préfaisabilité sommaire d'un scénario d'insertion de gare et des correspondances avec les réseaux existants ;
- ▶ des préconisations en matière de méthodes constructives des ouvrages.

Ainsi un fond technique est-il disponible pour alimenter le dossier d'étude d'impact à l'échelle du réseau.

Début 2012, les études préliminaires ont été lancées sur l'ensemble du réseau.

Elles permettent d'établir :

- ▶ l'approfondissement d'un ou deux scénarios intégrant aussi bien le schéma d'exploitation (nombre de voies et configuration des quais en gares, implantation des terminus intermédiaires, etc.) que l'insertion des ouvrages linéaires, à la fois en plan et en profil en long ;
- ▶ un approfondissement de l'étude d'insertion de la gare et des correspondances avec les réseaux existants ;

- ▶ une estimation détaillée du montant des différents ouvrages ;
- ▶ un planning simplifié d'études et de travaux ;
- ▶ des propositions en matière de découpage par lots des travaux des infrastructures.

Ces études constituent le fond technique pour alimenter le dossier d'étude d'impact à l'échelle locale et les autres pièces constitutives du dossier soumis à enquête publique précédant la déclaration d'utilité publique du tronçon concerné.

> *Des études transversales*

Les études transversales ont consisté à choisir une assistance en géotechnique pour :

- ▶ préciser la géologie générale du site concerné ainsi que les caractéristiques et paramètres géotechniques des terrains et leurs caractéristiques hydrogéologiques ;
- ▶ obtenir des informations sur les comportements prévisibles des terrains ;
- ▶ initier et alimenter la maîtrise des risques techniques par l'identification des risques potentiels liés aux aléas géologiques, hydrogéologiques et géotechniques ;
- ▶ préconiser ou suggérer les méthodes d'exécution les plus adaptées sur le plan géotechnique, tout en respectant les contraintes techniques et fonctionnelles du projet ;
- ▶ caractériser les terrains pour la mise en dépôt des déblais excédentaires et leur éventuelle réutilisation.

Des marchés d'investigation géotechnique ont été passés afin de réaliser quelques 800 sondages de reconnaissance de sol au cours du premier semestre 2012.

> **Les systèmes**

Dès le début de l'année 2011, des études ont été menées dans le domaine de l'exploitation et des systèmes. Plusieurs marchés ont été activés pour couvrir les activités relatives aux études de faisabilité et préliminaires.

Dans le cadre des études de faisabilité qui se sont déroulées au second semestre, différents scénarios d'exploitation (raccordements entre lignes, modalités d'exploitation des lignes, nombre de voies et configuration des quais en gares, implantation des terminus intermédiaires, etc.), ont été étudiés, évalués et dimensionnés. Ces études ont porté sur une approche globale du Grand Paris Express.

Une analyse multicritères (performances, exploitabilité/robustesse, coût d'investissement et d'exploitation, contraintes sur le génie civil et impact environnemental) a été réalisée sur plusieurs scénarios d'exploitation. Des orientations générales en termes de schémas d'exploitation et de choix techniques en ont été retirées. Elles ont permis de lancer les études préliminaires dès décembre 2011.



Parallèlement, une étude de management de la sécurité du projet a été menée. Dès le mois de mai, le bureau d'études retenu a initialisé la rédaction du référentiel réglementaire et normatif de la sécurité du réseau de transport public du Grand Paris. Un plan de maîtrise des risques du projet (relatif à l'approche méthodologique) et un schéma directeur du management de la sécurité du réseau de transport du Grand Paris ont aussi été élaborés.

> Les études relatives à la sécurité

La maintenance du matériel roulant, des infrastructures et des systèmes du futur réseau de métro constituera un élément clef de la qualité de la sécurité et de la pérennité de l'offre de transport du Grand Paris Express.



Devant être opérationnelle avant la mise en service du réseau, la maintenance a fait l'objet d'une démarche transversale menée dès le dossier du débat public puis tout au long de l'année 2011 :

- ▶ à l'échelle du réseau global, dans l'objectif d'anticiper et d'exprimer les futurs principes de la maintenance du système global de transport, en termes de processus de réalisation, de performances techniques et économiques et de pré-dimensionnement des sites de maintenance ;
- ▶ dans un dialogue avec les territoires et à partir de premiers principes précédemment retenus, pour localiser, dans les rares disponibilités foncières, les communes où les six sites de maintenance de 4 à 7 ha s'inscriront.

Des investigations pour localiser les sites de maintenance pour chaque ligne



- ▶ **Pour la ligne rouge**, les sites de maintenance et de remisage (SMR) de matériel roulant sont prévus à Champigny-sur-Marne (Val-de-Marne) et envisagés à Gonesse (Val-d'Oise). Un Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) est prévu à Vitry-les-Ardoines (Val-de-Marne), l'implantation d'un autre SMI est en cours d'examen avec une recherche d'implantation à Blanc-Mesnil (Seine-Saint-Denis) ou à Gonesse (Val d'Oise).
- ▶ **Pour la ligne verte**, la localisation du SMR et celle du SMI sont en cours d'examen (Saint-Quentin-en-Yvelines ou Guyancourt, dans les Yvelines).
- ▶ **Pour la ligne bleue**, le SMR complémentaire au futur site de Saint-Ouen est envisagé sur le territoire de l'aéroport d'Orly, soit dans le Val-de-Marne soit dans l'Essonne.

Pour chacun de ces sites de maintenance, à l'exception de celui de Blanc-Mesnil, les études amont ont été lancées en 2011 auprès de prestataires désignés dans le cadre d'un marché cadre. Dans une première phase, les études préalables établissent le pré-dimensionnement des fonctions industrielles, la synthèse des données ainsi que l'expression d'objectifs, contraintes et exigences liés à l'insertion urbaine et aux caractéristiques environnementales, sécuritaires et économiques. Ces études sont menées en interface avec les études de systèmes et

d'infrastructures. Pour le site de maintenance de Champigny, ces études ont été validées en décembre. Pour les autres sites, elles seront achevées au cours du premier semestre 2012. Les études préalables seront prolongées en 2012 par les études préliminaires qui stabiliseront l'insertion des fonctionnalités ferroviaires et les éléments de programme (dimensions, coût; base des consultations de maîtrise d'œuvre qui démarreront à partir de l'été 2012 et s'échelonneront jusqu'à début 2013).

L'élaboration d'une charte architecturale

Parallèlement aux études, une consultation pour la réalisation d'une charte architecturale transverse à l'ensemble des sites de maintenance du réseau a été lancée en décembre 2011. Cette charte vise à ce que chaque site dans un dialogue avec son environnement, intègre des objectifs communs d'insertion urbaine et d'innovation technologique relative à un nouveau mode de transport, de développement durable et d'intégration d'une ingénierie environnementale.



> Les évaluations socio-économiques

Les évaluations socio-économiques qui seront jointes au dossier d'enquête publique, ont pour objet de justifier l'efficacité économique et sociale des choix relatifs aux infrastructures, aux équipements et aux matériels de transport dont la réalisation repose, en totalité ou en partie, sur un financement public.

Une démarche ambitieuse

L'objectif de la Société du Grand Paris est de construire et d'améliorer en permanence les éléments d'analyse de l'impact socio-économique de la mise en service du nouveau réseau de transport public. Elle le fait de la manière la plus solide possible, en mettant en parallèle plusieurs techniques d'estimation, en chiffrant ce qui ne l'a pas encore été et en contribuant à définir avec ses partenaires, les conditions qui permettront une mise en service de l'infrastructure aussi fructueuse que possible.

Un comité de pilotage de l'évaluation socio-économique et une analyse comparative

Dans un premier temps en 2010-2011, et en particulier lors du débat public, la Société du Grand Paris a nourri les réflexions sur les enjeux économiques à la lumière des conclusions des premières études lancées en 2010 par la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Île-de-France.

Elle a constitué un comité de pilotage de l'évaluation qui réunit, chaque mois, des spécialistes des administrations de l'État et du STIF ainsi que des personnalités qualifiées :

- ▶ **Jean Poulit** : ancien préfet, directeur régional de l'équipement de l'Île-de-France ;
- ▶ **Emile Quinet** : ingénieur général des Ponts et Chaussées, professeur émérite à l'École des Ponts et Chaussées ;
- ▶ **Marc Gaudry** : professeur à l'université de Montréal.

Dans ce cadre, la Société du Grand Paris a fait élaborer une analyse comparative des différentes méthodes d'évaluation socio-économique actuellement en vigueur dans le monde, et utilisables pour des projets de cette ampleur, avec un zoom sur celles apparaissant les plus pertinentes pour le Grand Paris.

Les études lancées

À la suite de ces travaux, un ensemble d'études a été lancé pour cerner différents aspects importants pour l'évaluation de l'impact économique du réseau de transport du Grand Paris :

- ▶ possibilité de définir les bases d'un modèle d'analyse de l'incidence de la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris sur l'attractivité de la région Île-de-France pour les investissements internationaux ;
- ▶ effets de la réalisation du réseau de transport du Grand Paris sur la localisation des entreprises et de l'emploi dans la région Île-de-France ;
- ▶ effets d'agglomération entraînés par la réalisation du réseau de transport du Grand Paris, en termes de productivité des entreprises et de PIB supplémentaire ;

- modèle de calcul de l'incidence globale de la réalisation du réseau de transport du Grand Paris sur la localisation, à l'intérieur de la région Île-de France, des emplois et de la population, ainsi que sur les valeurs foncières. Le modèle Urban Sim a été retenu pour être calibré sur la région Île-de France ; le modèle Relu-Tran est également en cours de test. Tous deux permettront de produire des données au niveau d'un ensemble de 50 zones compatibles avec la territorialisation des effets économiques et urbains du projet de réseau de transport du Grand Paris, par communes et par arrondissements pour la ville de Paris, et dans un découpage correspondant aux modèles de transport utilisés ;
- évaluation rétrospective des effets socio-économiques de la réalisation du RER de la région Île-de-France à l'aide des méthodes d'analyse, aussi bien quantitatives que qualitatives, aujourd'hui disponibles ;
- travail de réflexion prospective (appelée « Maquette 2050 »), par les principaux spécialistes concernés du sujet afin d'introduire éventuellement, dans les modèles et études de certains lots, des modifications de paramètres structurels.

Les résultats de ces études seront disponibles au printemps de 2012.

Un Conseil scientifique international des économistes du Grand Paris

Un Conseil scientifique international des économistes du Grand Paris a été installé le 1^{er} décembre 2011. Présidé par le professeur Jacques Thisse de l'université de Louvain, il comprend, outre les principales administrations de l'État concernées, une dizaine de membres reconnus à l'échelle internationale pour leur compétence scientifique dans les domaines de l'économie géographique et des infrastructures de transport dans les grandes métropoles.

Membres du Conseil scientifique des économistes de la Société du Grand Paris

Président : Professeur

Jacques-François Thisse
Université Catholique de Louvain

Professeur Paul Cheshire

*Department of Geography
London School of Economics*

Professeur Gilles Duranton

*Department of Economics
University of Toronto*

Anne Laferrère

*Administrateur INSEE,
chercheur associé au CREST*

Professeur André de Palma

Ecole normale supérieure (Cachan)

Professeur Mario Polèse

*Institut national de la recherche
scientifique Montréal*

Professeur Stef Proost

*Faculty of Business and Economics
Katholieke Universiteit Leuven*

Professeur Diego Puga

*Madrid Institute for Advanced
Studies (IMDEA) Social Science*

Professeur Emile Quinet

*Ingénieur général des Ponts
et Chaussées Paris School
of economics et Ecole des
Ponts et Chaussées*

Professeur Michael Storper

*Institut d'études politiques
de Paris et London
School of Economics*

Jean-Luc Tavernier

Directeur général de l'INSEE

Christian de Boissieu

*Président du Conseil
d'analyse économique*

Jean-Paul Ourliac

*Président de la section
Économie-transports du conseil
général de l'environnement et
du développement durable*

Dominique Bureau

*Délégué général du
conseil économique du
développement durable*

Jean-Paul Nicolai

*Chef du Service économique du
Conseil d'analyse stratégique.*

Ce Conseil scientifique a pour mission d'exprimer un avis structuré et formel sur certaines grandes étapes de l'évaluation socio-économique réalisée par la Société du Grand Paris et d'élaborer et mettre en œuvre un programme de recherches de nature à faire progresser la connaissance. L'objectif est notamment d'améliorer les documents réglementaires que la SGP doit produire.

Enfin, la Société du Grand Paris a organisé un colloque scientifique avec l'OCDE les 1^{er} et 2 décembre 2011. Il s'agissait de confronter les connaissances les plus récentes dans le domaine de l'appréciation des effets économiques des infrastructures majeures de transport et de se mettre à l'écoute des meilleurs spécialistes mondiaux sur la manière de faire avancer la recherche sur ces questions.

> Les études urbaines

Des études urbaines ont été lancées à différentes échelles : à l'échelle de la métropole parisienne pour évaluer l'impact du réseau de transport du Grand Paris sur l'urbanisation nouvelle et à l'échelle d'une quinzaine de sites de futures gares pour évaluer le potentiel de construction aux abords immédiats de la gare.

Étude de l'impact du projet de métro Grand Paris sur l'urbanisation

Cette étude permettra de répondre aux questions soulevées par l'Autorité environnementale dans son rapport du mois d'août 2010 préalable à l'ouverture du débat public et fera partie du dossier de déclaration d'utilité publique. Elle est conduite par un groupe de travail conjoint SGP/DRIEA assisté par un rapporteur extérieur, urbaniste confirmé.

Esquisses de programmation urbaine

Ces études, combinant expertise urbaine et expertise immobilière, ont été lancées sur une quinzaine de sites de gares pour évaluer le potentiel de construction sur les emprises foncières dont l'acquisition est nécessaire pour réaliser le projet de transport. L'objectif est de disposer d'esquisses urbaines comportant une programmation réaliste et permettant d'évaluer sommairement la faisabilité d'une opération de construction de programmes complémentaires équilibrée financièrement. Sur la base de ces études, le dialogue a été engagé avec les collectivités locales afin d'approfondir les projets.

Études préparatoires aux CDT

Enfin, la Société du Grand Paris a signé avec l'État (préfet de la région Île-de-France) une convention de partenariat pour la mise en place des études nécessaires à la préparation et à la mise en cohérence des contrats de développement territorial et à l'étude de l'impact du Grand Paris Express sur les territoires. Cette convention organise les échanges de données et une coordination étroite dans le pilotage des études urbaines. Elle prévoit, en outre, une participation de la SGP à hauteur de 2 M€, au financement des études urbaines lancées dans le cadre des contrats de développement territorial dès lors que ces études contribuent à

l'éclairer sur le contexte urbain dans lequel ses gares seront implantées. Plusieurs conventions de groupement de commandes d'études sont en cours de signature en application de cette convention.

Lancement d'une étude pour l'élaboration du rapport d'évaluation préalable pour comparer contrat de partenariat et maîtrise d'ouvrage publique sur la ligne verte entre Orly et Versailles.

La consultation a été lancée en 2011 et l'évaluation préalable sera conduite au premier semestre 2012.

Le développement durable au cœur du projet

La Société du Grand Paris inscrit son action dans une triple exigence :

- ▶ répondre aux besoins immédiats des citoyens ;
- ▶ apporter des réponses appropriées aux défis majeurs, économiques, sociaux et environnementaux ;
- ▶ permettre, par un effet d'entraînement, le développement économique et social de l'ensemble des territoires en fournissant les nouveaux repères et les perspectives dont ces derniers ont besoin.

La crise, par son ampleur inégalée, aggravée par les risques liés aux changements climatiques et aux phénomènes météorologiques extrêmes observés depuis plusieurs années, a renforcé la nécessité d'agir avec le souci de la soutenabilité des investissements consentis. La Société du Grand Paris a donc fait le choix de l'exigence environnementale et veille concrètement à l'intégration de ces considérations dans le processus d'élaboration du projet de métro automatique.

> L'évaluation stratégique environnementale : une approche globale, concrète et innovante

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est la première des lois de la République à avoir fait de l'évaluation environnementale un élément déterminant de la décision relative à une infrastructure de transport, au même titre que les évaluations socio-économiques.

Par ce choix d'une évaluation stratégique environnementale préalable, telle que prévue par la directive communautaire datée du 27 juin 2001 dite « plans et programmes », la France s'est résolument inscrite dans la droite ligne des exigences des Nations Unies et des orientations

du Grenelle de l'environnement. La France, *via* la signature de traités internationaux, comme le Protocole de Kyoto, l'adoption de conventions européennes et la définition d'engagements nationaux, s'est en effet engagée à lutter contre le changement climatique et à développer des systèmes de transport durables.

L'analyse a notamment porté sur la qualité de l'air, le bruit, la ressource en eau, les milieux naturels, les ressources minérales, les paysages, l'agriculture, le patrimoine architectural, les risques naturels et technologiques.

Cette évaluation, véritable innovation par rapport aux procédures traditionnelles en matière de projets de transport, s'est traduite par l'intégration des considérations environnementales dans l'élaboration-même du schéma d'ensemble du nouveau réseau, très en amont de son adoption.

Elle a permis, d'une part d'éclairer les choix du maître d'ouvrage dès la conception du projet et, d'autre part, de mieux informer le public pendant le débat public.

Son caractère novateur a été reconnu et salué.

Transparence, anticipation et innovation : les maîtres-mots de la SGP

Le nouveau réseau de transport est élaboré dans le respect de trois principes de développement durable essentiels.

La transparence : car la société civile demande aujourd'hui légitimement des explications et des comptes sur les grands projets publics. La SGP se doit d'expliquer les raisons de ses choix. Ainsi en 2011, dès la fin du débat public, a-t-elle souhaité associer ses partenaires aux études environnementales qu'elle a lancées dans le cadre de marchés publics. Les services de l'État, centraux et déconcentrés, les autres établissements publics de l'État, les services et les organismes rattachés au conseil régional ou aux conseils généraux d'Île-de-France ont ainsi pris part aux comités de pilotage mis en place.

L'anticipation : car il y a urgence à agir au regard des difficultés que connaissent quotidiennement les usagers des transports mais aussi du défi climatique. Le respect d'un calendrier serré répond à cet objectif. C'est ainsi, par exemple, que la SGP a lancé, dès février 2010, « l'étude d'incidences du projet de Métro Grand Paris sur les sites Natura 2000 » dans le cadre de la préparation de l'étude d'impact globale du projet. Le démarrage de ces travaux, avant-

même l'adoption du schéma d'ensemble, a permis, compte tenu des contraintes liées à la biologie des espèces protégées, notamment migratrices, de procéder aux comptages et observations de terrain pendant la période appropriée. Les rapports finaux ont été remis au mois de février 2012, permettant le dépôt des premiers dossiers d'enquêtes publiques préalables aux déclarations d'utilité publique avant la fin 2012.

L'innovation : car l'environnement doit désormais être un déterminant des choix, au même titre que les enjeux économiques et sociaux. La volonté de la Société du Grand Paris d'entreprendre une démarche d'évaluation stratégique environnementale très en amont du projet, et en toute transparence, va dans ce sens. Elle l'engage pour la suite des études réglementaires qui doivent désormais compléter la première évaluation environnementale. La SGP a ainsi lancé plusieurs études qui permettront l'intégration des meilleures technologies disponibles à un coût économiquement acceptable : sur les aspects énergétiques, la gestion rationnelle et économe de l'eau et des déchets, les émissions de gaz à effet de serre et la préservation de la biodiversité.



© Biotope

Blongios nain, espèce d'intérêt communautaire présente sur la zone de protection spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis » (source : étude d'incidences au titre de Natura 2000 réalisée par Biotope/Burgeap pour la Société du Grand Paris)

Les études d'incidences Natura 2000

L'étude d'incidences au titre de Natura 2000 a été lancée sur les sites de la Seine-Saint-Denis de manière anticipée dès février 2011, afin de prendre en compte les impératifs liés à la biologie des espèces migratrices qui impose des comptages de terrain à des périodes précises. Les données ainsi collectées par la Société du Grand Paris ont fait l'objet d'une convention d'échange avec le conseil général de la Seine-Saint-Denis. Les services du département ainsi que l'Agence des espaces verts, les services de l'État et les associations naturalistes intéressées, sont membres du comité de pilotage de cette étude.

Les possibilités de traitement, de mise en décharge et de valorisation des déblais

Une étude des possibilités de traitement, de mise en décharge et de valorisation des déblais générés par la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris a été lancée en septembre 2011. Le chantier va ainsi pouvoir être analysé du point de vue de ses incidences dans les études d'impact mais aussi, très concrètement, géré au plus près et bien anticipé. Les services de l'État, Réseau Ferré de France et la direction de l'environnement du conseil régional d'Île-de-France participent au comité de suivi de cette démarche innovante. L'étude bénéficie également aux partenaires et entre en résonance avec les travaux entrepris par le conseil régional sur les plans régionaux d'élimination des déchets.

L'analyse carbone

Septembre 2011 a vu également s'amorcer la définition d'une méthodologie pour l'estimation des émissions et consommations de CO₂ induites par la réalisation du réseau de transport du Grand Paris. Celle-ci vise à établir un bilan carbone spécifique sur la base d'un calculateur tenant compte des particularités de l'infrastructure et des projets d'aménagement liés à son arrivée. Ce calculateur permettra d'identifier et d'intégrer l'ensemble des postes d'émissions, les spécificités du projet et ses particularités géographiques. Il sera mis en application dès l'étude d'impact environnemental, à l'échelle globale et à l'échelle de chaque tronçon. Il a aussi une vocation plus large, celle de devenir un outil d'aide à la décision (identification des flux importants de CO₂, support dans les choix des maîtres d'ouvrage, identification des leviers d'action et évaluation de l'impact des mesures d'accompagnement).

Les services de l'État, l'ADEME, Réseau Ferré de France, le STIF et l'ÉPADESA y sont étroitement associés.

Ingénierie environnementale

Le respect du calendrier ambitieux annoncé et attendu par tous les partenaires a, par ailleurs, conduit à la préparation, dès 2011, des étapes opérationnelles du projet de réseau de transport public.

Plusieurs études et expertises techniques approfondies ont été lancées. Leurs résultats seront présentés et exploités en 2012. L'objectif est de permettre que l'infrastructure, y compris le matériel roulant et les ouvrages annexes, soient réalisés en mettant en œuvre des techniques

Projet de maquette du calculateur élaboré par Stratec/ICE pour la Société du Grand Paris.



performantes d'un point de vue environnemental et économiquement soutenables : potentiels de valorisation énergétique et d'utilisation des énergies renouvelables, gestion optimisée et responsable de l'eau sur les chantiers, les sites de maintenance, les gares, réflexion sur la réduction des émissions de carbone sur la base des premiers bilans attendus dans les études d'impact, anticipation du traitement et/ou de l'élimination des déblais du chantier, etc.

À noter qu'une étude de l'impact des choix opérés en ce qui concerne l'infrastructure et les systèmes en matière énergétique sur les autres thèmes environnementaux est prévue en 2012.

Parallèlement à ces travaux à caractère technique et à visée prospective, la Société du Grand Paris a initié une démarche qualité portant sur son organisation et la mise en place de processus, la gestion et la sécurité des données ainsi que le management environnemental.

Un mémoire d'étude pour la production de données environnementales

En 2011, un mémoire d'étude a été réalisé par une élève-ingénieur de VetAgroSup sur le thème « suivi de l'évaluation stratégique environnementale du métro du Grand Paris : conception de la base de données environnementales et propositions relatives à leur exploitation ».

Ces travaux vont permettre à la Société du Grand Paris de remplir ses obligations de producteur de données environnementales et de participer concrètement au service public de l'environnement tel que défini en France et harmonisé au niveau européen.

Le partenariat comme fondement de l'action

L'esprit de partenariat, d'ouverture et de dialogue anime la Société du Grand Paris.

Sa gouvernance en témoigne, avec un Conseil de surveillance et un Comité stratégique associant étroitement les collectivités locales et les acteurs socio-économiques.

Ses équipes sont quotidiennement en contact avec les différents partenaires concernés par le Grand Paris, au premier rang desquels l'État, la Région Île-de-France, les départements et les communes et intercommunalités. La SGP travaille de façon étroite avec l'atelier international du Grand Paris (AIGP). Un partenariat actif et continu est également noué avec les associations d'élus que sont l'Association des maires d'Île-de-France (AMIF) et Paris Métropole qui apportent chacun une expertise et une valeur ajoutée précieuses.

La collaboration est particulièrement forte avec la Préfecture d'Île-de-France pour ce qui concerne l'élaboration et la mise en œuvre des contrats de développement territorial (CDT).

En 2011, le préfet de région et le président du directoire de la Société du Grand Paris ont d'ailleurs signé une convention d'association mutuelle aux dispositifs de pilotage et au partage des résultats des différentes études dont l'État et la SGP assurent la maîtrise d'ouvrage.

Ses partenaires naturels sont également le STIF, la SNCF, la RATP, RFF et ADP, soit tous les autres intervenants majeurs dans le domaine des transports.

Un partenariat particulier a été noué avec le STIF avec lequel la concertation et les échanges sont réguliers et à tout niveau. Ce partenariat ne concerne pas seulement la ligne 14 et la ligne orange pour lesquelles des conventions particulières ont été signées. De manière plus globale, une convention STIF- Société du Grand Paris - approuvée par le conseil d'administration du STIF et présentée au conseil de surveillance de la SGP - définit l'ensemble des champs et des processus de partenariat.

Soucieuse d'établir et d'entretenir de bonnes relations avec les interlocuteurs locaux sur l'ensemble du territoire du futur réseau (élus, directions des services techniques, associations...), la SGP s'est dotée de directeurs des Relations institutionnelles spécialement affectés à cette mission.

Dans tous les champs qu'elle investit, la Société du Grand Paris veille, par ailleurs, à associer, interroger, consulter, les associations de protection de l'environnement. L'inscription de son action dans le développement durable se traduit également par de nombreuses alliances avec des universités et des centres de recherche.

> Une action démultipliée par des partenariats financiers

Par ailleurs, la Société du Grand Paris est liée par plusieurs partenariats financiers qui contribuent à donner toute sa force et sa cohérence au projet Grand Paris.

La convention de financement avec le STIF pour la réalisation de la desserte de l'arc Est proche

L'acte motivé prévoit que la Société du Grand Paris réserve une part d'investissement maximale de 2 Md€ pour la réalisation de la desserte de l'arc Est proche correspondant à une partie de la ligne orange, proposée au titre des réseaux structurants qui complètent le réseau de transport public du Grand Paris et placée sous la maîtrise d'ouvrage du STIF. La Société du Grand Paris et le STIF ont donc conclu, dès 2011, une convention relative au financement des premières études de cette desserte. Celle-ci porte sur 20 M€ partagés à parts égales. Elle a été approuvée par le conseil d'administration du STIF le 5 octobre 2011 et par le Conseil de surveillance de la SGP le 29 novembre 2011.

La contribution de la SGP au prolongement de la ligne 14

De même, l'acte motivé prévoit que la Société du Grand Paris contribue à hauteur de 30 % au financement du prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen, qui est sous la maîtrise d'ouvrage conjointe de la RATP et du STIF. Cette contribution complètera l'investissement de 700 M€ — soit 70% du montant du projet - devant être réalisé par les collectivités territoriales conformément au Plan de mobilisation pour les transports. Ce projet est indispensable à la réalisation de l'objectif de connexion des aéroports au centre de Paris par métro automatique. Il inclut l'adaptation des infrastructures et des systèmes de la ligne existante en vue de son exploitation à pleine capacité et intègre les dispositions permettant la mise en service du prolongement à Orly vers 2020. La Société du Grand Paris, la RATP et le STIF ont donc conclu une convention de financement des études d'avant-projet de ce prolongement. Elle porte sur 17,7 M€ et prévoit une prise en charge par la Société du Grand Paris à hauteur de 30%.

La convention de financement avec l'État autour des contrats de développement territorial

Enfin, la Société du Grand Paris a conclu avec l'État une convention de financement de 2 M€ pour les études nécessaires à la préparation et à la mise en cohérence des contrats de développement territorial et à l'impact du réseau de transport du Grand Paris sur les territoires de projets concernés (sous maîtrise d'ouvrage de l'État). Cette convention sera exécutée en 2012 et 2013.

La communication de la Société du Grand Paris

Comme toute structure nouvelle, la SGP a mis à profit sa première année d'existence pour se doter des outils de communication indispensables à sa visibilité et à sa lisibilité.

> La création du logo et de la charte graphique de la Société du Grand Paris

Au terme du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris, la Société du Grand Paris a souhaité stabiliser son identité institutionnelle en lui donnant plus de visibilité avec l'adoption d'un logotype et d'une charte graphique.

Le logo met en avant la posture de « faiseur de lien » de la Société du Grand Paris, représentée par un objet graphique dynamique et symétrique : un mouvement ondulé qui exprime la fluidité et l'insertion dans le tissu urbain ; un mouvement qui raconte la relation avec les

PARTENARIATS FINANCIERS EN 2012

En 2012, la Société du Grand Paris va poursuivre ses partenariats financiers, en particulier pour la mise en place par les collectivités locales du redéploiement des subventions initialement décidées pour le financement de la rocade Sud du projet régional Arc Express (900 M€ selon l'Acte motivé).

Un autre sujet majeur est le financement des études, puis des travaux, relatives aux adaptations des stations existantes de la ligne 14 nécessaires à l'augmentation de la capacité des trains (passage de 6 à 8 voitures lié au prolongement de la ligne jusqu'à Mairie de Saint-Ouen).



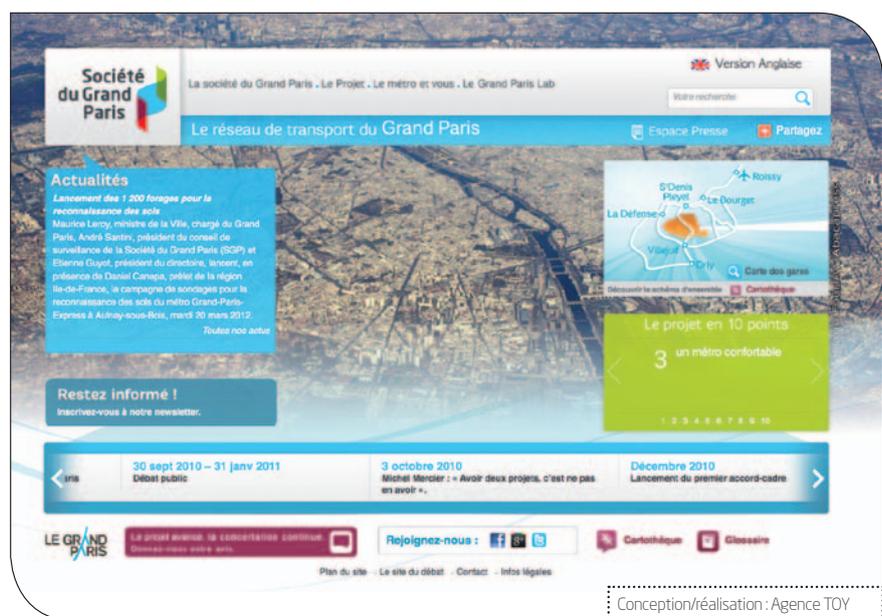
territoires et leurs habitants, avec les réseaux en présence, avec les acteurs institutionnels, industriels et du transport.

Le choix du caractère typographique, ainsi que la composition graphique de l'écriture, appuient l'expression de proximité qui caractérise l'objet graphique.

> La création d'outils de communication

Création d'un site Internet

Le 23 juin 2011, la Société du Grand Paris a mis en ligne son site Internet : www.societedugrandparis.fr



À la fois vitrine et mémoire du projet en marche, il s'adresse à tous les publics qui cherchent de l'information sur la Société du Grand Paris et sur le projet de métro automatique.

Les contenus sont enrichis en permanence. On y trouve notamment :

- ▶ le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris ainsi que de nombreux documents visuels disponibles au téléchargement (rubrique « cartothèque »),
- ▶ les grandes fonctions et l'organisation de l'établissement public, les textes applicables à la Société du Grand Paris et les actes réglementaires adoptés par le Conseil de surveillance et le Président du Directoire (rubrique « Société du Grand Paris »),
- ▶ les avis d'appel à la concurrence pour des marchés passés ou en cours,
- ▶ le site de la Société du Grand Paris permet aussi de prolonger la concertation, en offrant la possibilité aux internautes de donner leur avis via un bouton « le projet avance, la concertation continue ». Depuis le 25 octobre 2011, le site Internet de la Société du Grand Paris est disponible dans sa version en anglais.

Création d'une newsletter

Chaque mois, en s'inscrivant à la liste de diffusion de la newsletter de la Société du Grand Paris, les internautes peuvent s'informer sur l'actualité, sur l'avancée du projet, les nouveaux marchés ou encore les échanges en cours avec les partenaires sur les territoires. L'interview d'une personnalité du Grand Paris est aussi proposée.

La Carte-Z

Réalisation d'une Carte-Z (carte pliée en accordéon) avec au recto la carte du schéma d'ensemble et au dos des informations sur le projet. Cet outil s'adresse à tous les publics demandeurs d'informations sur le projet de métro automatique et sur la Société du Grand Paris.

> La participation à des salons**Salon « JÉRU »**

Présence de la Société du Grand Paris les 14 et 15 juin 2011 aux Journées nationales d'Échanges des acteurs de la Rénovation Urbaine sur le stand commun avec le ministère de la Ville. Ces journées nationales ont permis de mobiliser l'ensemble des acteurs de la rénovation urbaine : les élus et leurs équipes projet, les bailleurs sociaux, les professionnels, les partenaires financiers et d'actions, les associations d'habitants et les services de l'État.

Salon « USH »

Présence de la Société du Grand Paris les 27, 28 et 29 septembre 2011 au salon de l'Union Sociale pour l'Habitat sur le stand commun du ministère de la Ville. Ce salon a réuni 3 839 congressistes dont 1 713 industriels du bâtiment et 2 887 visiteurs locaux et nationaux (BET, architectes, entrepreneurs etc.)

Salon des maires et des collectivités locales

Présence de la Société du Grand Paris les 20, 21 et 22 novembre 2011 au Salon des maires et des collectivités locales sur le stand commun avec le ministère de la Ville.

Salon de l'Habitat francilien

Les 28, 29 novembre et 1^{er} décembre 2011, la Société du Grand Paris a inauguré son premier stand sur le salon de l'Habitat francilien organisé par l'AMIF. Une conférence réunissait Etienne Guyot, Président de la Société du Grand Paris et Sophie Mougard, Directrice générale du STIF autour de la présentation du projet Grand Paris Express.

Parrainage d'un cycle de conférences au SIMI le 1^{er} décembre 2011

- 1/ Le Grand Paris : un levier de valorisation de la région capitale
- 2/ Les gares du Grand Paris : un accélérateur de dynamique urbaine



*Lancement d'un cycle d'information en direction des entreprises
et des milieux économiques qui se poursuivra en 2012*

Février 2011 : présentation du projet devant la Fédération nationale des travaux publics,
Juillet 2011 : présentation devant les personnels de l'Agence Régionale de Développement,
Octobre 2011 : déjeuner économique avec le MEDEF 93 Ouest,
Novembre 2011 : présentation devant l'assemblée générale de l'Agence Française pour les
Investissements Internationaux et dîner/débat « Lobbying des chefs d'entreprises » avec
Claude Bartolone.
Décembre 2011 : une réunion avec les acteurs de l'innovation de l'Est Parisien à Saint-Mandé.

L'activité de la direction des ressources humaines en 2011

Divers reportings ont été mis en place en 2011 permettant le suivi des effectifs ainsi que de la masse salariale. La DRH a veillé en 2011 à ce que la société se mette progressivement en conformité avec l'ensemble des dispositions sociales s'imposant à toute nouvelle entreprise (immatriculation, organismes de sécurité sociale, caisses de retraite, etc.), d'autant plus complexes que la société compte des collaborateurs de différents statuts. Citons également l'élaboration d'un règlement intérieur, d'une charte internet.

La société a choisi d'offrir à ses collaborateurs un statut protecteur en l'absence de toute obligation conventionnelle. Deux contrats de couverture sociale obligatoire, mutuelle d'une part, prévoyance pour les risques invalidité ou décès d'autre part, ont, dès le début 2011, été négociés au bénéfice des collaborateurs, avec prise en charge par la société d'une part des cotisations. Par ailleurs, depuis le 1^{er} octobre 2011, la société applique, à titre volontaire, la convention collective des bureaux d'études, des cabinets d'ingénierie et sociétés de conseil (dite Syntec), compte tenu de sa proximité en terme de métiers et d'activités. La mise en place de la convention collective Syntec constitue une première avancée sociale qui ouvre des perspectives d'améliorations à venir dans le cadre du dialogue social à construire à compter de 2012.

La DRH, dont le périmètre couvre également celui de la communication interne, a tout au long de l'année 2011 mené des actions visant à intégrer les nouveaux collaborateurs. Elle a accompagné largement le déménagement des équipes au nouveau siège de la société à Saint-Denis tant au niveau de l'information nécessaire qu'au niveau des nouvelles conditions de travail (locaux, restauration, médecine du travail notamment). Un séminaire interne, organisé fin juin, a permis à l'équipe en constitution de mieux se connaître, de partager l'information et de mieux appréhender les échéances à venir.

Enfin, la DRH a préparé et accompagné le processus des entretiens annuels d'évaluation et de développement professionnel qui se sont tenus fin 2011. Il s'agit d'un axe essentiel de la politique des ressources humaines permettant, au-delà du dialogue qu'il institue entre le collaborateur et son responsable sur les objectifs à tenir, de construire le besoin d'actions de formation professionnelle des années à venir.

L'atteinte depuis plus d'un an des seuils d'effectifs pour instituer une représentation du personnel conduit à organiser en 2012 les premières élections des délégués du personnel, ouvrant ainsi un dialogue social que la DRH a en charge d'animer.

L'activité de la direction des affaires juridiques en 2011

La direction des affaires juridiques a contribué à la mise en place de la Société du Grand Paris : inscription au registre du commerce, enregistrement de marques, négociations relatives au bail des locaux de la société, préparation de certaines délibérations du Conseil de surveillance, ou décisions du président du directoire, des délégations de signatures et publications des actes le nécessitant. Elle a été associée à l'élaboration de tous les documents des marchés publics passés par la Société du Grand Paris, ou plus généralement de diverses conventions (convention de mise à disposition de personnels, conventions d'échange de données ou de concession de propriété intellectuelle, etc.).

Elle a contribué à la préparation du schéma d'ensemble et de la déclaration prévue par l'article prévue par le 2° du I de l'article L. 122-10 du code de l'environnement, en assurant la sécurité juridique.

Elle a contribué à finaliser la rédaction des lignes directrices de déontologie.

Elle assure la préparation d'un règlement des marchés de la Société du Grand Paris.

L'activité de la direction Industries et Achats en 2011

Les activités 2011 de la direction industries et achats ont été essentiellement orientées vers la publication, la contractualisation et la notification de marchés pour l'ensemble des directions de la Société du Grand Paris. Parmi les principaux marchés structurants pour l'activité de la SGP, on peut notamment mentionner :

- ▶ l'accord cadre pour les études des infrastructures, des gares, des ateliers de maintenance et des systèmes et matériels roulants,
- ▶ les marchés liés à l'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour la planification et le pilotage ainsi que les marchés liés aux études d'impact environnementales.
- ▶ 108 marchés, pour la plupart pluriannuels, ont été notifiés pour un montant total de 50M€ dont 44 marchés en procédure adaptée pour un montant de 2,5 M€,
- ▶ 64 marchés en procédure formalisée pour un montant de 47,5 M€.

Ces marchés ont été notifiés à 58 sociétés ou groupements.

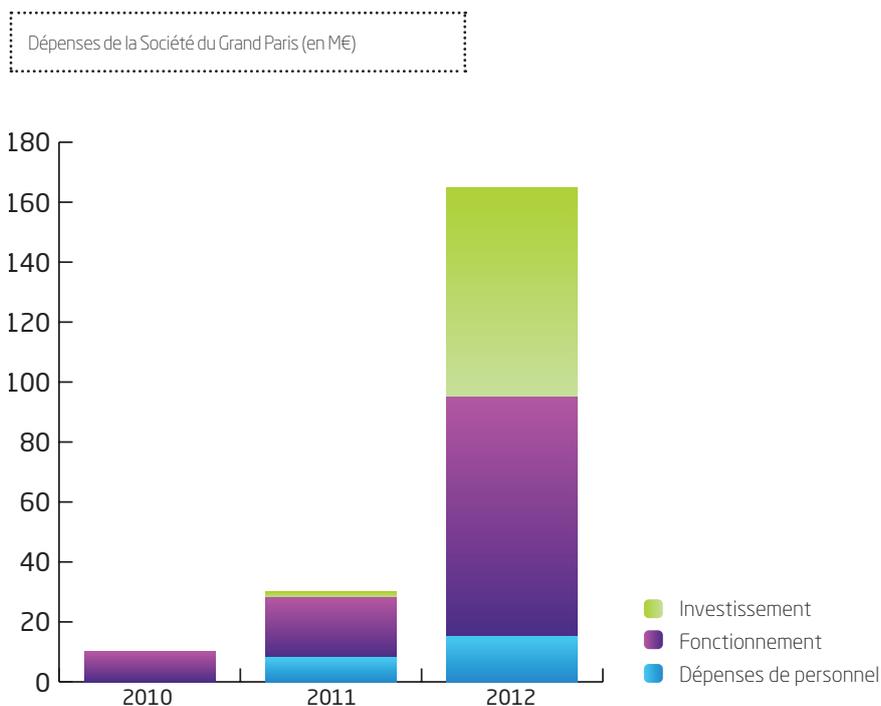
Le rapport financier

Pour accompagner la montée en puissance de ses activités, la SGP a commencé, en 2011, à formaliser ses procédures de gestion. En particulier, la direction des finances, avec l'aide de l'agence comptable, a mis en place une procédure d'engagement des dépenses et une procédure de réalisation des dépenses. Ces procédures, qui visent à garantir la régularité des opérations et la précision de leur enregistrement, seront notamment complétées en 2012 par des procédures de suivi de l'exécution financière des marchés.

En outre, la SGP a organisé, en 2011, un appel d'offres en vue de la désignation d'un collège de deux commissaires aux comptes. Les cabinets Mazars et Grant Thornton ont ainsi été désignés en novembre 2011 pour procéder à l'audit des comptes de l'établissement.

> Une montée en charge rapide des dépenses

En 2011, la Société du Grand Paris a dépensé 33 M€, contre 8,5 M€ en 2010. Pour 2012, l'état prévisionnel des recettes et des dépenses, approuvé le 29 novembre 2011, prévoit 171 M€ de dépenses.



Fonctionnement

Les dépenses de personnel se sont élevées à 7,93M€, y compris les charges patronales et la taxe sur les salaires. Les autres charges de fonctionnement sont principalement des dépenses d'études.

Dépenses de fonctionnement 2011 (en M€)

Études		15,4
Gares	Études spécifiques	5,9
	Étude transversales	0,9
infrastructures		6,3
Site de maintenance et de remisage		0,3
Systèmes		0,9
Études environnementales, socio-économiques, impact sur l'urbanisme		1,1
Frais de débat public *		4,2
Fonctionnement courant		1,4
Conseils, commissariat aux comptes, expertises, assistance à maîtrise d'ouvrage, communication		2,6
Dotations aux amortissements		0,2
TOTAL		23,8

* Dont 1,2 M€ de TVA non récupérable (régularisation 2010 et TVA 2011) selon les indications de l'administration fiscale

Investissement

Les investissements sont restés limités en 2011. Ils ont consisté, à hauteur de 0,4 M€, en investissements immatériels (documentation, bases de données etc.) et pour le reste en acquisitions d'équipements et de matériels de bureau, notamment dans le cadre du déménagement à Saint-Denis.

Perspectives 2012

Pour 2012, le plafond des dépenses de personnel est fixé à 14,5 millions d'euros, charges patronales et taxe sur les salaires incluses. Les dépenses d'études atteindront 60 M€, dont 12 M€ en investissement (études d'avant-projet). Les dépenses d'assistance à maîtrise d'ouvrage s'élèveront à près de 20 M€.

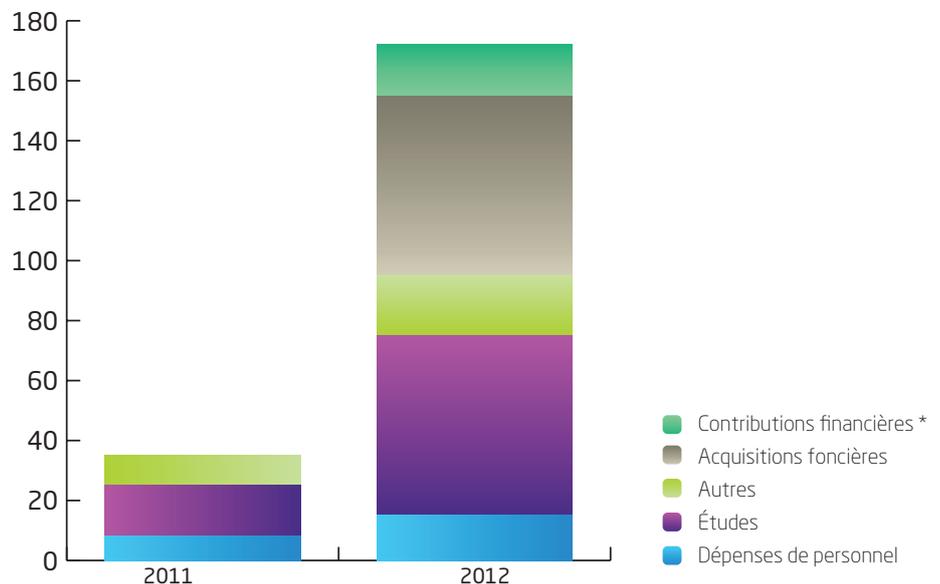
Une enveloppe de 60 M€ est réservée aux premières acquisitions foncières : 50 M€ pour des emprises de gares et de sites de maintenance déjà identifiés, et une provision de 10 M€ pour d'autres acquisitions.

Par ailleurs, rappelons que la Société du Grand Paris contribue financièrement à des études conduites par d'autres maîtres d'ouvrage (voir page 27) :

- ▶ contribution (30 %) au financement des études d'avant-projet de la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP : 5,3 M€ dès 2012,
- ▶ contribution (50 %) au financement des études relatives à l'Arc Est proche du réseau complémentaire structurant du Grand Paris Express (ligne orange, sous maîtrise d'ouvrage du STIF) : 10 millions d'euros, dont 5 M€ dès 2012,
- ▶ contribution au financement des études nécessaires à la préparation et à la mise en cohérence des contrats de développement territorial et à l'évaluation de l'impact du réseau de transport du Grand Paris sur les territoires de projets concernés par ces contrats (sous la coordination de l'État) : 2 M€ en 2012 et 2013.

Les dépenses devront atteindre rapidement un rythme de croisière supérieur à 1 Md€ par an pour tenir le calendrier de la mise en service du nouveau métro.

Structure des dépenses de la Société du Grand Paris en 2011 et 2012 (en M€)



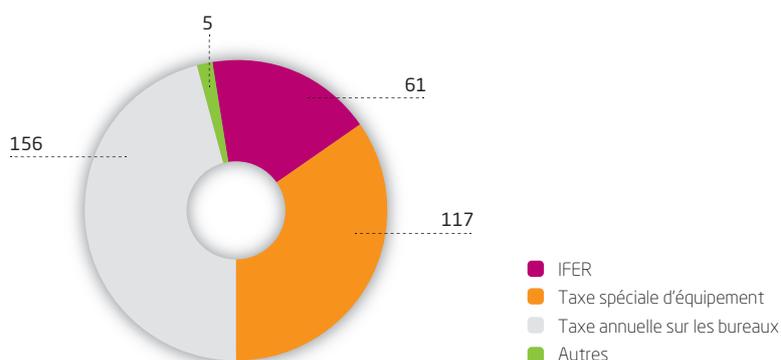
* Contributions financières à des études conduites par d'autres maîtres d'ouvrage

> Des financements bien établis

Les dépenses de la Société du Grand Paris pour la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris et la contribution de 300 M€ au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen sont couvertes par plusieurs sources de financement :

- ▶ des recettes fiscales affectées de trois natures : une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) assise sur les matériels roulants de transport ferré de voyageurs en Île-de-France, une taxe spéciale d'équipement, une fraction de la taxe annuelle sur les bureaux ;
- ▶ une dotation de l'État de 4 Md€, qui sera libérée et consommée à partir de 2014 à mesure de l'apparition des besoins de la Société du Grand Paris ;
- ▶ des contributions des collectivités territoriales, notamment dans le cadre de l'enveloppe de 900 M€ antérieurement réservée à la réalisation de la rocade automatique ;
- ▶ le recours à l'emprunt ;
- ▶ les redevances domaniales dues pour l'occupation du domaine public de la Société du Grand Paris ainsi que les recettes tirées de son domaine privé.

Recettes de la Société du Grand Paris en 2011 (en M€)



La composante de l'IFER affectée à la Société du Grand Paris a été établie dès 2010. Elle représente environ 60 M€ par an. La taxe spéciale d'équipement et la taxe annuelle sur les bureaux ont été mises en place en 2011 et ont rapporté respectivement 150 M€ et 117 M€ à la Société du Grand Paris.

Au total, la Société du Grand Paris a enregistré 338 M€ de recettes en 2011.

En 2012, compte tenu du dynamisme attendu de la taxe annuelle sur les bureaux, les recettes devraient être de 348 M€. Au cours des prochaines années cependant, les recettes fiscales croîtront beaucoup moins rapidement que les dépenses. Le fonds de roulement de la Société du Grand Paris sera ainsi entièrement consommé avant fin 2014. À cet horizon, elle devra appeler la dotation en capital de l'État, dont le montant a été fixé à 4 milliards d'euros, puis recourir à l'emprunt.



3

LES PERSPECTIVES

Quatre priorités sont inscrites à l'agenda de la Société du Grand Paris pour 2012 : l'étude des sols dans lesquels sera construit le nouveau réseau de transport public ; la préparation de la première phase d'enquêtes publiques ; les consultations de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage et la mise en place du dispositif d'acquisitions foncières.

Les premiers sondages

Des études des sols et sous-sols ont été menées au second semestre 2011 au moyen d'une enquête documentaire (consultation des cartes géologiques, des cartes des carrières, des cartes des aléas définis par les préfetures, des cartes hydrogéologiques, des bases de données publiques : Infoterre, Basol, Basias, des archives des prestataires, etc.). Sur cette base, un premier modèle géologique a été établi et un premier tracé en plan et en profil réalisé.

> Décrire et définir le milieu environnant

À partir du premier trimestre 2012, des sondages seront réalisés afin de lever les incertitudes qui demeurent et déterminer les méthodes constructives à mettre en œuvre. Ces sondages ont pour but de décrire et définir le milieu environnant.



D'un point de vue qualitatif

Il s'agit de définir les modèles géologiques et hydrogéologiques qui prévalent le long du tracé. Sur le plan géologique : description de la nature des « terrains » (sables, argiles, calcaire, etc.), le but étant de définir des couches de même nature et d'en déterminer la répartition spatiale.

Sur le plan hydrogéologique : étude du système hydrologique de la zone concernée (présence d'une ou plusieurs nappes, détermination du niveau de celle(s)-ci en fonction du temps et des incidences de la météorologie).

Les personnes en charge de ces études sont un géologue, un hydrogéologue et un géotechnicien.

D'un point de vue quantitatif

Deux objectifs :

- ▶ définir le modèle géotechnique dans le but de modéliser l'interaction sol/structure : détermination des caractéristiques mécaniques et hydrauliques des différentes couches afin de prévoir, estimer et modéliser - dans la mesure du possible - le comportement du sol lors de la construction. Le géotechnicien-conseil de la Société du Grand Paris est chargé de ces études.

- ▶ définir la stratégie de mise en décharge des produits d'excavation ainsi que les précautions à prendre en fonction de la destination de l'ouvrage : études environnementales consistant à rechercher les éventuelles pollutions présentes sur le site (eau ou sol) puis à en déterminer les teneurs. A partir de ce constat seront définis les lieux de stockage des matériaux issus des excavations, les précautions à prendre et les éventuelles dépollutions des sites à engager. Un ingénieur environnementaliste mène ces études.

> Les campagnes de reconnaissance par phase

Le tracé se précise au fur et à mesure des phases d'études. De plus, en fonction des données recueillies à la phase précédente, des incohérences ou anomalies peuvent être détectées et nécessiter des reconnaissances approfondies dans une zone bien précise.

Les campagnes de reconnaissance de sols sont régies par une norme européenne (Eurocode 7-Partie 2) qui définit les règles suivantes :

- ▶ pour les ouvrages de grande surface : un quadrillage de sondages espacés de moins de 60 m,
- ▶ pour les ouvrages linéaires (routes, voies ferrées, canaux, canalisations, digues, tunnels, murs de soutènements) : des sondages espacés de 20 m à 200 m,
- ▶ pour les ouvrages spéciaux (par exemple : ponts, cheminées, fondations de machines) : deux à six sondages de reconnaissance par fondation.

Une bonne connaissance du milieu permet de définir les méthodes constructives adaptées afin de mieux maîtriser les coûts et les risques pendant la phase de travaux.

Le dépôt des dossiers d'enquête publique

Le dépôt des dossiers soumis à enquête publique dans le cadre de la procédure d'obtention des déclarations d'utilité publique (DUP)

Les projets d'infrastructures qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris seront déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'État. Le réseau de transport public du Grand Paris Express va faire ainsi l'objet d'une phase d'enquêtes publiques préalables à l'obtention des déclarations d'utilité publique dès 2012. Il s'agira d'une nouvelle étape d'information de l'ensemble des acteurs concernés par le projet (habitants, associations, acteurs économiques, etc.). Elle s'inscrira dans la continuité d'une part, du débat public qui s'est tenu entre octobre 2010 et janvier 2011 relatif au schéma d'ensemble et d'autre part, de la concertation préalable qui se sera déroulée entre le débat public et l'enquête



Sebastien d'Halloy/SGP

publique. Toutes ces différentes phases permettront de maintenir le dialogue avec le public. Conformément au code de l'environnement et au code de l'expropriation, l'enquête publique servira à présenter le projet et la configuration des ouvrages à l'issue de la phase d'études préliminaires. L'analyse détaillée des incidences du projet sur l'environnement et sur l'ensemble des activités humaines sera également portée à la connaissance du public, au regard de l'évaluation de son intérêt pour la collectivité. Plus généralement, l'enquête publique permettra de recueillir le point de vue et les observations du public sur le projet présenté par le maître d'ouvrage et de recueillir l'avis d'une commission d'enquête. À terme, les déclarations d'utilité publique permettront à la Société du Grand Paris de procéder par voie d'expropriation aux acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du métro lorsque celles-ci n'auront pu être réalisées à l'amiable.

> Une enquête publique par tronçon de ligne

En pratique, compte tenu de l'ampleur du réseau de transport public du Grand Paris et de son étendue géographique, le réseau complet, tel que défini dans le Schéma d'ensemble approuvé en 2011, donnera lieu à plusieurs DUP et donc à plusieurs enquêtes publiques préalables. Chaque enquête portera donc sur une section spécifique du réseau, correspondant à un « tronçon » de ligne cohérent en termes d'organisation des travaux.

Sans préjuger de l'ordre des travaux à mener pour une mise en service entre 2018 et 2025, la série d'enquêtes à organiser portera sur les tronçons suivants :

- ▶ Pont de Sèvres - Noisy-Champs sur la ligne rouge
- ▶ Orly - Versailles sur la ligne verte
- ▶ Le Bourget - Noisy-Champs sur la ligne rouge
- ▶ Les Grésillons - Le Mesnil-Amelot sur la ligne rouge
- ▶ Les Grésillons - Pont de Sèvres sur la ligne rouge
- ▶ Olympiades - Orly sur la ligne bleue

Chacun des tronçons fera l'objet d'un dossier soumis au public dans le cadre de l'enquête. Les dossiers soumis à enquête publique comprendront en particulier l'étude d'impact requise au titre du code de l'environnement ainsi que l'évaluation socio-économique du projet. Ils présenteront également les caractéristiques techniques des ouvrages, l'évaluation du coût du projet (y compris celui des acquisitions foncières) et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Un premier dossier : Pont de Sèvres - Noisy-Champs

Au premier semestre 2012, la Société du Grand Paris poursuivra les différentes études qui permettront la constitution du premier dossier d'enquête publique, portant sur le tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs, en particulier :

- ▶ les études préliminaires (elles portent sur les infrastructures, les gares et les systèmes) qui permettront de stabiliser les solutions techniques et les scénarios d'insertion présentés au public ;

- ▶ les études d'impact, débutées à l'automne 2011, comprenant à la fois l'étude d'impact globale, relative au réseau dans son ensemble, et l'étude d'impact locale, qui s'intéresse spécifiquement au périmètre d'influence direct du tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs ;
- ▶ l'évaluation socio-économique de l'ensemble du projet et du tronçon concerné, s'appuyant sur les travaux lancés depuis l'été 2011 par la Société du Grand Paris ;
- ▶ l'identification des parcelles concernées par le projet, qui permettra de préparer à la fois la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et l'évaluation du montant des acquisitions foncières nécessaires, réalisée par les services des domaines sur saisine de la Société du Grand Paris.

En parallèle de l'élaboration de ce premier dossier d'enquête, les études permettant la réalisation des dossiers portant sur les autres tronçons seront également lancées en 2012. Ces travaux mobiliseront de manière transversale l'ensemble des directions et des secteurs d'activité de la Société du Grand Paris : ils seront également menés en collaboration étroite avec les services de l'État, la préfecture de région et la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France.

Le premier dossier d'enquête publique sera prêt à l'été 2012. Il sera alors transmis par la Société du Grand Paris au préfet de région, autorité réglementairement compétente, pour validation avant les étapes d'instruction préalables à l'ouverture de l'enquête.

De la même manière, les autres dossiers d'enquête publique relatifs aux tronçons restants seront transmis au préfet de région entre décembre 2012 et avril 2013.

Le démarrage de l'enquête publique sur le tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs

Plusieurs étapes d'instruction du dossier établi par la Société du Grand Paris précéderont la période d'enquête publique proprement dite.

Conformément à la réglementation en vigueur, le dossier d'enquête fera l'objet d'un avis émis par l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable. La fonction de garant de l'Autorité environnementale, structure indépendante des maîtres d'ouvrage, vise à s'assurer de la bonne prise en compte des enjeux environnementaux dans les grands projets d'aménagement et d'infrastructures. L'Autorité environnementale disposera d'un délai de trois mois à compter de la réception du dossier déposé par la Société du Grand Paris, pour procéder à son examen. Son avis sur le dossier d'enquête publique du

tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs devrait ainsi être connu à l'automne 2012. Il sera alors rendu public et annexé au dossier d'enquête.

En parallèle, le Préfet de région organisera la concertation interne aux administrations et services de l'État (directions régionales et interdépartementales, agences régionales et nationales, établissements publics d'aménagement etc.) pour recueillir leur avis sur le dossier. La pièce du dossier d'enquête publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme fera également l'objet d'un examen conjoint entre les services de l'État, ceux des collectivités concernées et la Société du Grand Paris. Ces étapes d'instruction spécifiques seront anticipées lors de l'élaboration du dossier d'enquête publique au cours du premier semestre 2012. La Société du Grand Paris privilégiera en effet un travail commun en amont avec l'ensemble des acteurs qui auront à se prononcer sur le dossier avant l'enquête publique, de manière à garantir la conformité de celui-ci aux attentes de chacun.

Le dossier d'enquête publique complet sera ensuite soumis à l'avis du Syndicat des transports d'Ile-de-France et présenté au Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris.

Concertation et enquête publique

Parallèlement à l'instruction administrative du dossier d'enquête publique, la Société du Grand Paris organisera une phase d'information et de concertation renforcée dans les communes concernées par le tracé et les gares du tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs. Cette étape, conçue autour de réunions publiques d'information, se tiendra dès septembre 2012 avec le concours d'un garant désigné par la Commission nationale du débat public (CNDP). Elle permettra de préparer au mieux la période d'enquête en sensibilisant les habitants aux enjeux du projet mais aussi au rôle et à la fonction de l'enquête publique.

Le calendrier et les modalités de l'enquête publique seront établis par arrêté du préfet de région. L'enquête, qui sera conduite par une commission désignée par le tribunal administratif, devrait se dérouler en novembre et décembre 2012.

Durant cette période :

- ▶ le dossier complet pourra être consulté dans les mairies concernées et les autres lieux dans lesquels se déroulera l'enquête,
- ▶ le public pourra faire part de ses remarques et observations sur le projet, elles seront consignées dans des registres mis à sa disposition,
- ▶ la commission assurera des permanences dans les lieux d'enquête lui permettant de recueillir directement l'avis des habitants,
- ▶ des réunions publiques de présentation et d'échanges sur le projet seront organisées à la discrétion de la commission d'enquête, en liaison avec la Société du Grand Paris.

S'achevant par la rédaction, par la commission, d'un rapport présentant le déroulement de la procédure et les conclusions qu'elle en retire, cette phase d'enquête permettra de déclarer d'utilité publique le tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs. La déclaration d'utilité publique pourra ainsi être prononcée en 2013 par un décret en Conseil d'État.

Les autres tronçons constitutifs du réseau du Grand Paris feront l'objet de la même procédure, à compter de la fin 2012.

Les consultations de maîtrise d'œuvre et études d'avant-projet

Depuis le début de l'année 2012, la Société du Grand Paris mène une réflexion sur l'allotissement de la maîtrise d'œuvre et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage en phase conception. L'objectif est de définir le périmètre physique d'intervention des futurs prestataires et le contenu de leurs missions.

Cette réflexion porte sur tous les champs techniques de l'infrastructure : ouvrages linéaires, gares, systèmes, sites de maintenance.

La SGP envisage de lancer les premières consultations, aussi bien en maîtrise d'œuvre qu'en assistance à maîtrise d'ouvrage en phase de conception, à l'horizon de l'été 2012.

Les acquisitions et valorisations foncières

> Les acquisitions foncières

Préalables nécessaires à l'engagement des premiers travaux, les acquisitions foncières constituent naturellement le préalable à l'engagement des travaux de construction du réseau. Portant sur un nombre estimé à 5 500, ces acquisitions concernent principalement les tréfonds des parcelles sous lesquelles passera le tunnel et, pour quelques centaines, les parcelles d'assiette des gares, des bases de chantier, des sites de maintenance et de remisage, des sites de maintenance industrielle, des émergences techniques et des ouvrages en superstructure. Ces parcelles peuvent appartenir à des propriétaires privés ou publics.

Pour respecter le calendrier prévu, les acquisitions seront, dans la mesure du possible, réalisées à l'amiable, afin d'éviter de recourir à la procédure d'expropriation dont les délais sont plus longs. Le prix des acquisitions opérées par la voie des transactions amiables sera soumis à l'avis de France Domaine.

Un groupement de prestataires, réunissant négociateurs fonciers, experts immobiliers, géomètres et juristes, a été chargé de conduire, pour le tronçon Sud de la ligne rouge, les actions d'identification des propriétaires et de négociation foncière préalables à ces acquisitions. Des notaires seront chargés de rédiger les actes authentiques.

Après quelques mois de mise en place du dispositif, des consultations seront lancées en vue de retenir des prestataires pour les autres tronçons.

> La valorisation foncière

Comme il a été indiqué, la Société du Grand Paris peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction si ces opérations interviennent sur le territoire des communes signataires d'un contrat de développement territorial et si celui-ci l'a prévu. Dans le cas où ces opérations interviennent sur le territoire des communes qui n'ont pas signé un contrat de développement territorial, elle peut conduire ces opérations dans un rayon de 400 mètres autour de ces gares, après avis des communes concernées. Elle exerce, à ce titre, les compétences d'un établissement public d'aménagement.

En outre, comme tout propriétaire foncier, la Société du Grand Paris devrait pouvoir construire sur les terrains qu'elle acquerra, dans le respect des règles d'urbanisme.

Dans ce cadre l'implication de la SGP répond à plusieurs objectifs :

- ▶ favoriser le développement économique et la construction de logements autour des gares,
- ▶ participer à l'amélioration du cadre architectural et urbain,
- ▶ faciliter l'insertion des gares et des sites de maintenance dans le tissu urbain,
- ▶ lui procurer des ressources financières complémentaires pour le financement des gares et des sites de maintenance.

Des études déjà conduites, il résulte que les situations n'offrant aucune possibilité de constructions nouvelles, même dans le long terme, sont assez rares. Au contraire, la plupart des sites des futures gares présentent un réel potentiel de construction voire d'aménagement.

De telles opérations ne pourront être conduites qu'au terme d'un dialogue étroit entre la Société du Grand Paris, les élus locaux et leurs services techniques et seulement lorsque les organismes existants, sociétés d'économie mixte d'aménagement et établissements publics d'aménagement, ne paraîtront pas mieux placés que la SGP pour intervenir. En outre, la SGP cherchera, chaque fois que possible, à nouer des partenariats avec ces organismes.

En outre, la SGP entend développer des projets de construction sur les terrains acquis en surface pour réaliser l'infrastructure de transport : les gares, les bases de chantier, les sites de maintenance et de remisage et les sites de maintenance industrielle. Elle pourra aussi participer à l'aménagement des espaces publics permettant aux différents modes de déplacement (piétons, voitures, vélos, autobus) d'accéder convenablement à la gare et d'y stationner.

Des consultations ont été lancées pour choisir les prestataires qui assisteront la SGP dans la définition de sa stratégie immobilière puis dans l'étude détaillée de ses projets. Plus précisément, il s'agit, pour chaque projet, de réaliser une étude de marché et une étude sommaire de faisabilité urbaine, d'établir un bilan financier prévisionnel d'opération, de mener une étude des risques et de proposer un montage d'opération.

Calendrier prévisionnel





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

www.societedugrandparis.fr

LE GRAND
PARIS