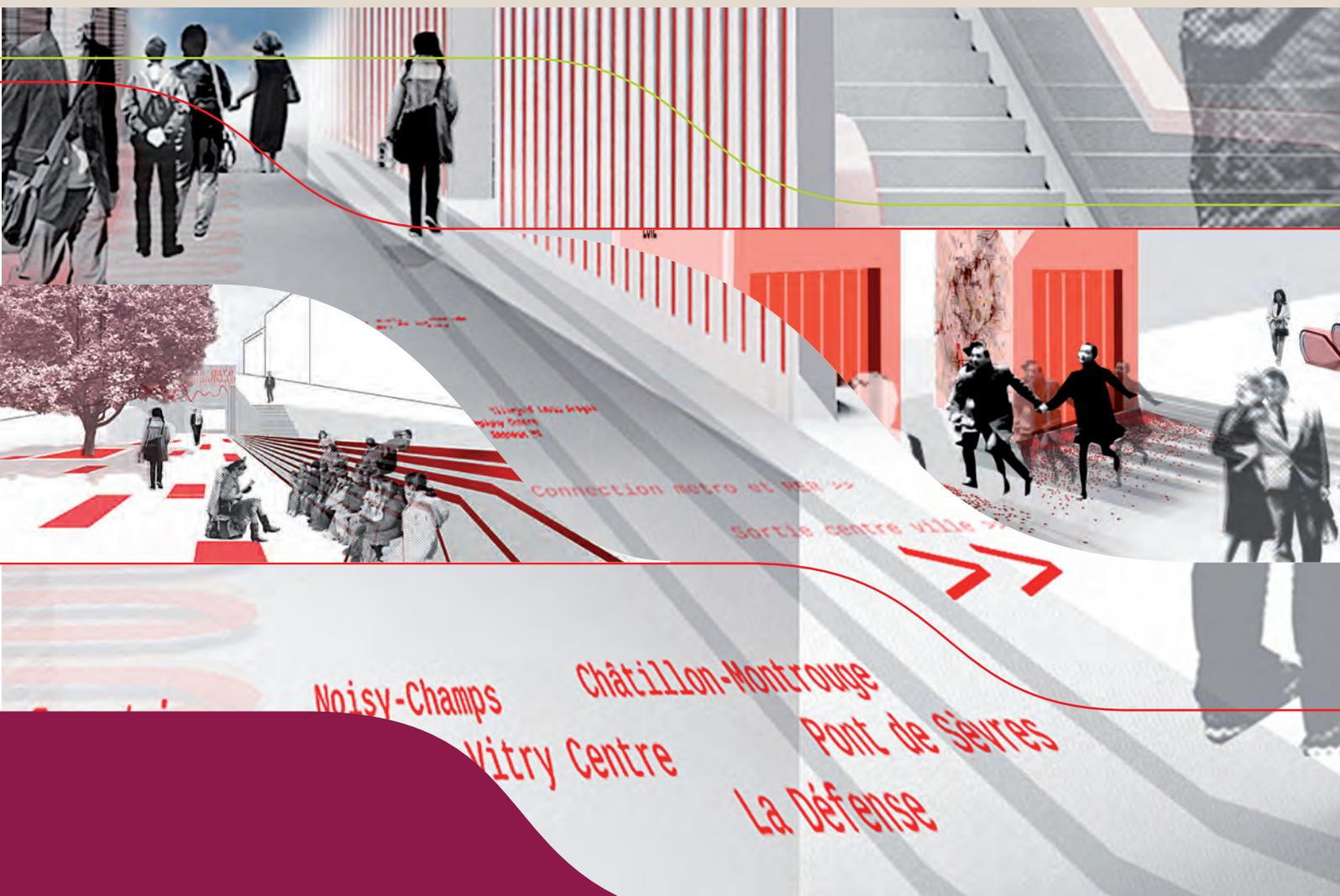


RAPPORT DU DIRECTOIRE 2012



Rapport d'activité 2012 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 établi par l'ordonnateur prévu par l'article 212 du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique.

À ce titre, il porte sur la situation de l'établissement public et sur l'avancement de la mise en œuvre du schéma d'ensemble du réseau de transport public pour le métro automatique du Grand Paris. Il a été présenté au Conseil de surveillance lors de la séance du 29 mars 2013. Ce conseil a adopté les observations ci-après préparées par son président.

Ce document sera adressé, avant le 30 mai 2013, aux ministres de tutelle ainsi qu'au ministre chargé du budget.

Observations du Conseil de surveillance sur le rapport du Directoire pour 2012

Le Conseil de surveillance, après avoir pris connaissance du rapport du Directoire pour 2012 sur la situation de l'établissement public et l'avancement de la mise en œuvre du schéma d'ensemble constate :

Sur la situation de l'établissement public, le chapitre 3 du rapport présente le fonctionnement et la gouvernance de la « Société du Grand Paris » et détaille les nouvelles instances qui ont été installées en 2012. Il s'agit du Comité stratégique de la Société du Grand Paris, présidé par Monsieur Jean-Yves Le Bouillonnet qui a tenu sa première réunion le 9 mars 2012 et de la Commission d'examen des offres, créée par décision du Directoire le 7 mai 2012 et présidé par Monsieur Jean-Yves Marquet, conseiller référendaire à la Cour des comptes.

Le rapport retrace également le renforcement des équipes, puisque l'effectif de la Société est passé de 66 à 105 entre le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2012, et rappelle l'organisation interne des services de la SGP et les évolutions qui lui ont été apportées. Cette montée en charge des effectifs correspond à l'avancée de la conception du projet et concerne majoritairement la direction programme et les unités techniques de l'établissement.

Le rapport financier, enfin, expose de manière concise et claire l'état des comptes de la Société du Grand Paris certifiés sans réserve par les commissaires aux comptes, ses financements, ses charges de fonctionnement et d'investissement pour 2012, ainsi que les perspectives budgétaires pour 2013.

Le chapitre 2 du rapport est entièrement consacré à **la mise en œuvre du schéma d'ensemble** qui constitue, aux termes de la loi, la « mission principale » de la Société du Grand Paris.

Après avoir rappelé la démarche partenariale dans laquelle s'inscrit la Société du Grand Paris et les nombreux accords et conventions passés avec ses partenaires, le rapport revient de façon synthétique sur les principales familles d'études conduites au cours de l'année 2012.

Il développe ensuite les deux sujets marquants de l'année écoulée : d'une part, la préparation du dossier d'enquête publique et la concertation relative au tronçon « Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs » de la ligne rouge ; d'autre part, le choix des prestataires avec le lancement de plusieurs consultations destinées à couvrir la conception de l'ensemble de la ligne rouge et permettant à la SGP de s'appuyer sur les compétences et le savoir-faire des bureaux d'études et d'ingénierie. Parmi les prestataires retenus par la Société du Grand Paris en 2012 figurent notamment le cabinet BARTON WILLMORE, lauréat de la consultation sur les sites de maintenance, qui formulera des propositions sur la forme et l'expression des éléments architecturaux des sites industriels du Grand Paris Express, ainsi que le groupement conduit par Jacques Ferrier, lauréat de la consultation sur l'architecture et le design des futures gares du Grand Paris.

Au vu de ce rapport du Directoire pour 2012, le Conseil de surveillance note que, au cours de l'année dernière, le projet est monté en puissance, les études ont été poursuivies et les acquisitions foncières engagées malgré un contexte d'incertitude. Les arbitrages du Gouvernement sur la poursuite du projet ayant été rendus le 6 mars dernier, le Conseil de surveillance exprime avec force le souhait que, sous l'autorité du Directoire, tout soit fait pour assurer la mise en œuvre du Grand Paris Express dans les meilleurs délais afin de respecter les calendriers des enquêtes publiques, du démarrage des travaux et des mises en service fixés par le Premier ministre. »

Pour le Conseil de surveillance
Le Président du Conseil de surveillance
André Santini

Avant-propos

Ce rapport d'activité est l'occasion de faire un point d'étape sur notre activité en 2012, année très dense qui nous vit entrer en « phase terrain ».

Pour passer de l'état de projet à la réalisation concrète et matérielle de ce chantier hors-norme, la Société du Grand Paris (SGP) a mobilisé son énergie et celle de tous ses partenaires. Elle a fait travailler les forces vives d'ingénierie compétentes en matière de transport urbain, elle a mené une immense campagne de sondages des sols, elle a conçu un schéma directeur d'évacuation des déblais, elle a choisi ses architectes-conseils pour l'accompagner dans la charte architecturale des gares et des sites industriels, elle a bouclé le dossier de définition de sécurité, les études urbaines, les études systèmes, élaboré son premier dossier d'enquête publique et poursuivi la concertation avec le public de façon intensive.

“
La dimension de ce chantier exceptionnel et l'attention qu'il suscite nous obligent à être exemplaires dans tous les domaines.

”

Cette masse considérable d'informations a été analysée, organisée, revue et mise en perspective afin de nourrir les procédures d'enquête publique et les premiers marchés de maîtrise d'œuvre.

Mais le sentiment qui se dégage des bilans est parfois trompeur en cela qu'ils évoquent un achèvement et nous préférons le terme « point d'étape » à celui de bilan, pour l'exercice auquel nous nous livrons dans ce rapport.

Un projet comme celui-ci, que nous sommes fiers de servir, ne se résume cependant pas à une suite d'étapes et d'obstacles, fussent-ils nombreux et difficiles ! Un projet comme le Grand Paris s'inscrit dans une vision globale et dans la durée. C'est ce que vient de rappeler le Premier ministre, le 6 mars 2013, en rendant ses arbitrages sur le Nouveau Grand Paris, dont l'ambition est considérable.

Nous avons souvent l'occasion de le répéter : la dimension de ce chantier exceptionnel et l'attention qu'il suscite nous obligent. Elles nous obligent à être exemplaires dans tous les domaines : techniques, juridiques, environnementaux, mais aussi responsabilité sociale et promotion des savoir-faire. C'est cette exigence que nous avons toujours présente à l'esprit, qui nous a portés en 2012 et qui va continuer à nous accompagner en 2013.

Etienne Guyot,

Président

Didier Bense et Pierre-Alain Jeanneney,

membres du Directoire

Sommaire

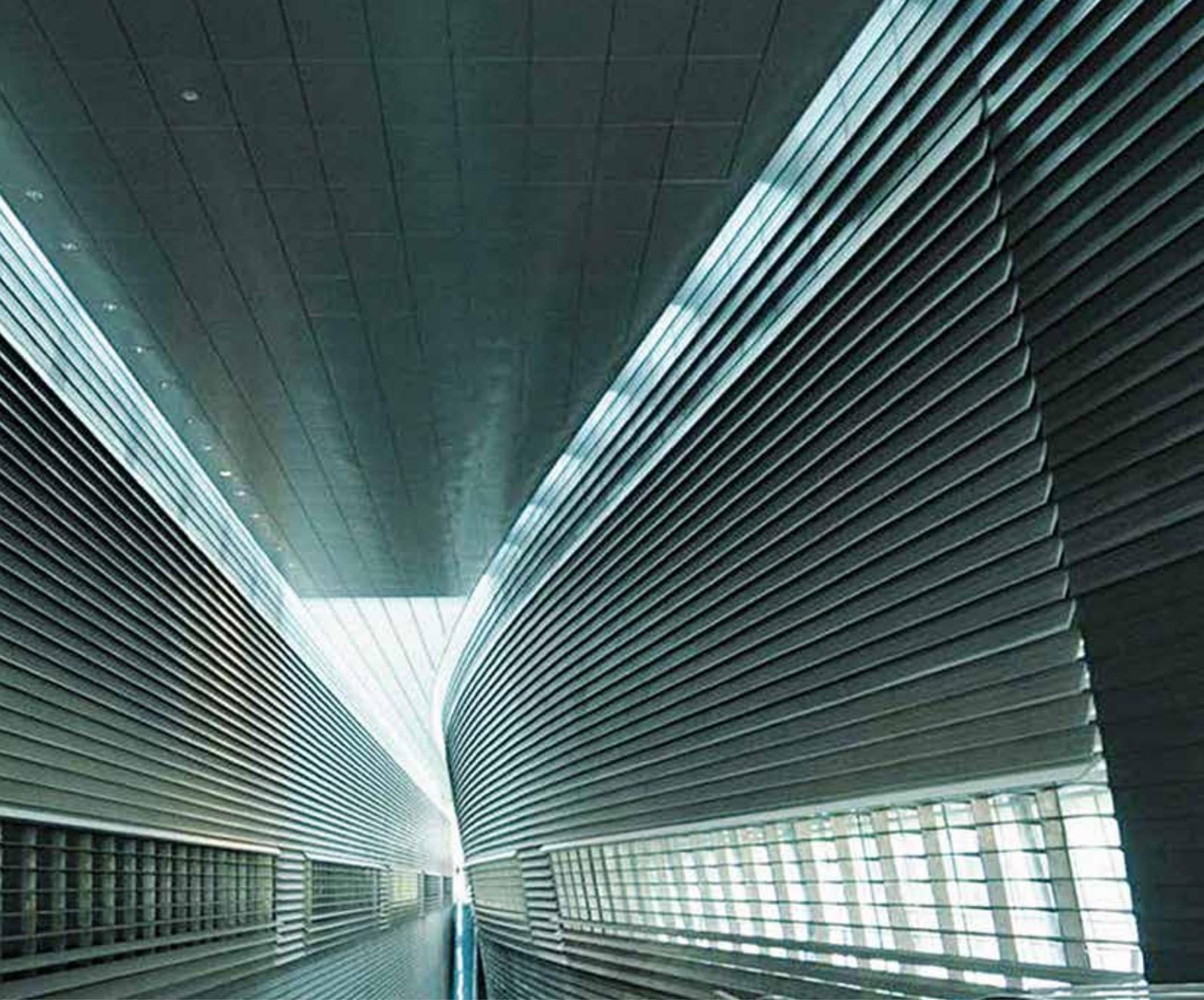
1 Les faits marquants en images 5

2 La mise en œuvre du schéma d'ensemble du Grand Paris 15

| | |
|--|----|
| Une méthode de travail fondée sur le partenariat | 16 |
| Des études multiples et simultanées | 21 |
| Le choix des prestataires | 27 |
| La préparation du premier dossier d'enquête publique | 29 |
| La maîtrise foncière: favoriser les acquisitions à l'amiable | 32 |
| Les programmes complémentaires aux abords des gares | 33 |
| L'innovation et le développement durable | 34 |

3 La situation de l'établissement public 37

| | |
|-------------------------|----|
| La gouvernance | 38 |
| Les moyens en personnel | 42 |
| La situation financière | 46 |



1

Les faits marquants
en images



9 JANVIER 2012

PREMIER COMITÉ DE PILOTAGE de l'année au Blanc-Mesnil

66 réunions en comités de pilotage se sont tenues en 2012. Ces réunions rassemblent les acteurs du projet, les maires, les directeurs des services techniques, les présidents de communautés d'agglomération, les conseils généraux, le STIF, les opérateurs de transport et les représentants des services de l'État aux côtés de la Société du Grand Paris. Pour préparer les comités de pilotage, 100 réunions en comité technique ont eu lieu.

DU 6 AU 9 MARS 2012

MARCHÉ INTERNATIONAL des professionnels de l'immobilier

Pour la première fois, la Société du Grand Paris et les établissements publics d'aménagement d'Ile-de-France sont réunis au Marché International des Professionnels de l'Immobilier (MIPI) sur un espace commun « Grand Paris ». En partenariat avec les collectivités territoriales et les acteurs économiques, ils exposent leurs actions en faveur du Grand Paris.



© Guillaume Béguin



© Guillaume Béguin

9 MARS 2012

INSTALLATION DU COMITÉ STRATÉGIQUE

Le Comité stratégique a pour mission d'émettre des avis et des propositions destinés au Conseil de surveillance qui peut lui aussi solliciter le comité sur ses thématiques de travail. Il est composé des représentants des communes et des intercommunalités, de parlementaires et de représentants des organismes consulaires. Lors de cette réunion d'installation, Jean-Yves Le Bouillonec, député-maire de Cachan, est élu président du Comité stratégique.



20 MARS 2012

CONCLUSION AVEC LA RATP d'un groupement de commandes pour l'achat des matériels roulants

La Société du Grand Paris et la RATP ont décidé de regrouper leurs achats de matériels roulants de la ligne bleue afin d'optimiser les coûts.

20 MARS 2012

LANCEMENT DES FORAGES pour la reconnaissance des sols à Aulnay-sous-Bois

Ces sondages permettent de préciser la nature exacte des sols traversés par le métro: leur géologie, le niveau des nappes phréatiques ou les éventuelles pollutions. L'objectif de cette reconnaissance des terrains est d'adapter les méthodes de construction du Grand Paris Express: profondeur des tunnels, type de tunnelier utilisé, traitement des déblais.



© Sébastien d'Halloy

11 AVRIL 2012

BARTON WILLMORE EST LAURÉAT de la consultation sur les sites de maintenance

Le groupement doit formuler des propositions sur la forme et l'expression des éléments architecturaux qui marqueront l'identité des sites industriels du Grand Paris Express.

DU 2 AU 12 AVRIL 2012

LES CONFÉRENCES de tronçon

La Société du Grand Paris organise pour chacun des six tronçons du réseau une conférence réunissant les élus et les partenaires institutionnels.



© Sébastien d'Halloy

DU 3 AU 5 AVRIL 2012

SALON DE LA NOUVELLE VILLE

Organisé par l'association des maires d'Ile-de-France (AMIF), ce salon est l'occasion d'échanger avec les élus franciliens et avec les professionnels de la Ville et des transports.

9 MAI 2012

LANCEMENT DE CARBOPTIMUM®, le calculateur carbone de la société du Grand Paris

La Société du Grand Paris développe CarbOptimum®, un outil d'aide à la décision permettant d'optimiser et maîtriser les émissions de gaz à effet de serre. Cette innovation dépasse le seul métro automatique puisqu'elle intègre, pour la première fois, les émissions de gaz à effet de serre qui pourront être induites ou évitées dans les projets d'aménagement liés à l'arrivée de l'infrastructure.



© gettyimages

DU 5 AU 7 JUIN 2012

SALON DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS PUBLICS

Le CarbOptimum®, calculateur carbone de la Société du Grand Paris, est présenté à l'occasion du rendez-vous européen des acteurs du transport public et des modes de déplacement durable.



© SGP

JUIN 2012

LANCEMENT DES CONSULTATIONS de maîtrise d'œuvre sur une partie de la ligne rouge

La Société du Grand Paris lance les premières consultations de maîtrise d'œuvre d'infrastructures (gares, tunnels et systèmes) du Grand Paris Express dont elle assure la maîtrise d'ouvrage.

Ces consultations concernent la Ligne Rouge entre Boulogne (Pont-de-Sèvres) et Le Bourget RER via Noisy-Champs. Pour toutes les gares, sauf les gares emblématiques, la démarche est identique: elles seront conçues par des équipes pluridisciplinaires associant des architectes à des bureaux d'études spécialisés.

26 JUIN 2012

CÉCILE DUFLOT, ministre de l'Égalité des territoires et du Logement

se prononce pour « un Grand Paris des habitants » à l'occasion d'un événement à la Maison de l'Architecture organisé par la Société du Grand Paris.

« Comme l'a annoncé le Président de la République, le gouvernement souhaite maintenir et poursuivre le projet de Grand Paris Express. (...) J'ai toujours considéré que le Grand Paris Express pouvait être un beau et un grand projet, pour peu qu'il se montre lui-même toujours et chaque jour plus attentif aux préoccupations des élus, à l'équilibre des territoires, au sort des habitants et aux urgences qui nous attendent ».

Cécile Duflot - 26 juin 2012



26 JUIN 2012

PRÉSENTATION DES TRAVAUX

des 5 groupements qui ont concouru pour la consultation sur l'architecture et le design des gares du Grand Paris.

Le groupement conduit par Jacques Ferrier est désigné lauréat de la consultation sur l'architecture et le design des futures gares du Grand Paris.



© Sébastien d'Halloy



© Sébastien d'Halloy

5 JUILLET 2012

LE CONSEIL DE SURVEILLANCE

 confirme le déroulement des enquêtes publiques pour l'ensemble des lignes

Le Conseil de surveillance donne un avis favorable au déroulement des enquêtes publiques.

2 AOÛT 2012

LANCEMENT DE LA PROCÉDURE

 d'enquête publique sur le tronçon Pont de Sèvres-Noisy-Champs

Cécile Duflot, ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, transmet, le 31 juillet, à l'Autorité environnementale le dossier d'enquête publique relatif au premier tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs du Grand Paris Express, élaboré dans les délais par la Société du Grand Paris.

SEPTEMBRE 2012

LE GRAND PARIS EXPRESS s'affirme sur le Web

En septembre, la Société du Grand Paris met en ligne un nouveau site Internet, riche en contenu et plus ergonomique. Toute l'actualité du projet est également à suivre sur Twitter ou sur la page Facebook Grand Paris Express.



© SGPF

DU 13 SEPTEMBRE AU 15 NOVEMBRE

LIGNE ROUGE SUD: lancement d'une nouvelle étape de concertation avec les habitants

La Société du Grand Paris lance, en septembre 2012, une nouvelle étape de concertation sur la Ligne Rouge Sud entre Pont-de-Sèvres et Noisy-Champs. 21 réunions publiques sont organisées dans les communes concernées afin de présenter les avancées du projet, d'informer les habitants et de répondre à leurs interrogations. Plus de 6 300 personnes sont présentes aux réunions et près de 1 500 questions et avis sont recensés en deux mois.

Un site Internet dédié est créé: www.lignerougesud.fr



© M. Aumericier



© M. Aumericier

3 DÉCEMBRE 2012

LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS acquiert à Champigny, la première parcelle du Val-de-Marne

Cette transaction permet à la Société du Grand Paris d'acquérir une emprise foncière de 3 750 m² nécessaire à la construction de la gare ligne rouge - ligne orange de Champigny-Centre. Cette opération fait suite aux premières acquisitions réalisées à Issy-les-Moulineaux dans les Hauts-de-Seine et à Aulnay-sous-Bois en Seine-Saint-Denis.



DU 5 AU 7 DÉCEMBRE 2012

SALON DE L'IMMOBILIER D'ENTREPRISE (SIMI)

La Société du Grand Paris présente aux professionnels de l'immobilier les potentiels de développement autour des gares, qu'il s'agisse du foncier mutable ou des projets de développement déclenchés ou accélérés par le Grand Paris Express.

14 DÉCEMBRE 2012

SÉANCE PLÉNIÈRE du Comité stratégique de la Société du Grand Paris

Les cent vingt-trois membres du Comité stratégique sont réunis en séance plénière pour recevoir le compte rendu des activités des différents groupes de travail auxquels ils ont participé durant l'année. Ces groupes ont partagé une réflexion et élaboré des préconisations destinées au Directoire et au Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, notamment sur le réseau, les gares et leur environnement.

Les élus se félicitent du travail partenarial instauré avec le Directoire et les équipes de la Société du Grand Paris.



© Sébastien d'Halloy



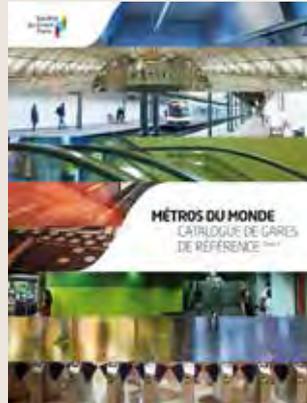
© Sébastien d'Halloy

TOMES 1, 2 ET 3 DES « MÉTROS DU MONDE »

Les trois tomes de l'ouvrage « Métros du monde », catalogue de gares de référence font découvrir le monde des gares et des stations de métro, au travers d'angles variés ou d'échelles différentes. Cet ouvrage est une aide documentaire au processus de programmation et de conception des gares, commandé par la Société du Grand Paris et réalisé par la RATP dans le cadre d'un marché.



© SGP



© SGP



© SGP



2

La mise en œuvre du
schéma d'ensemble
du Grand Paris

Une méthode de travail fondée sur le partenariat

À l'issue du débat public de 2010 - 2011, la Société du Grand Paris a mis en œuvre une méthode de travail partenariale pour poursuivre le projet. Le travail engagé avec le STIF a donné lieu à la signature d'un protocole de coordination et à plusieurs conventions. Sur les territoires, les comités de pilotage sont devenus des rendez-vous décisifs dans le déroulement du projet. Avec les opérateurs de transport (RATP, SNCF et RFF), l'étude des gares en correspondance a été au centre des travaux.

Le renforcement des relations avec le STIF

Le partenariat avec le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, s'est renforcé en 2012 avec la mise en œuvre du protocole de coordination STIF-SGP, signé en mars 2012.

Tout au long de l'année, des comités de coordination STIF-SGP et des groupes de travail géographiques ou thématiques se sont réunis autour de plusieurs axes : les études de trafic, l'environnement et les études d'impact, l'exploitation et le niveau de service, l'inter modalité, les adaptations du réseau existant..

Par ailleurs, le STIF et la SGP ont engagé un travail de coordination sur leurs études respectives des lignes rouge et orange, d'une part, et des prolongements de la ligne 14 (ligne bleue), d'autre part.

Enfin, la SGP contribue au financement des études de 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, et aux études relatives à la ligne orange (l'Arc Est Proche) sous maîtrise d'ouvrage du STIF.

Des conventions avec la SNCF, RFF et la RATP sur l'étude des gares

Chacune des vingt-deux gares en correspondance avec le Réseau ferré national (RFN) et des douze gares en correspondance avec le réseau métro et RER RATP a fait l'objet d'études préliminaires visant à définir les principes d'une correspondance aisée et lisible pour le voyageur passant d'un réseau à l'autre.

Ces études ont permis d'évaluer l'impact de l'arrivée du métro sur les espaces existants (gares, quais, voies, signalisation...) et de définir les conditions de réalisation des travaux afin de limiter au strict minimum les perturbations sur le réseau existant.

Ainsi, un marché d'études de 6 gares a été confié à la SNCF :

- ▶ Bécon-Les-Bruyères,
- ▶ Aéroport CDG T2,
- ▶ Le Bourget RER B
- ▶ Saint-Denis Pleyel,
- ▶ Les Ardoines,
- ▶ Massy-Palaiseau

La SGP a également financé des études menées par RFF sur 12 gares:

- | | | |
|----------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| ▶ Sevrans-Beaudottes | ▶ Fort-d'Issy/ Vanves/Clamart | ▶ Les Grésillons |
| ▶ Sevrans-Livry | ▶ Issy RER C | ▶ Parc International des Expositions |
| ▶ Chelles | ▶ Saint-Cloud | ▶ Pont de Rungis |
| ▶ Le Vert-de-Maisons | ▶ Bois-Colombes | ▶ Versailles-Chantiers |

Avec la RATP, une convention d'études a été conclue en août 2012 sur les gares suivantes:

- | | | |
|----------------------|--------------------------|-------------------|
| ▶ Les Agnettes | ▶ Villejuif-Louis Aragon | ▶ Massy-Palaiseau |
| ▶ Noisy-Champs | ▶ Arcueil-Cachan | ▶ Maison-Blanche |
| ▶ Saint-Maur-Créteil | ▶ Châtillon-Montrouge | |
| ▶ Créteil l'Echat | ▶ Pont-de-Sèvres | |

Concernant les projets ferroviaires et de métro connexes, la coopération s'est organisée entre les équipes projet tant au niveau des gares que des tracés: la tangentielle Nord et la gare du Bourget RER, le barreau de Gonesse et la gare du Triangle de Gonesse, EOLE à l'Ouest et la gare de Nanterre-La-Folie, le prolongement de la ligne 4 de métro à Bagneux... Par ailleurs, la Société du Grand Paris participe au financement des études de la gare du RER E à Bry/Villiers/Champigny.

La correspondance avec les lignes Transilien, RER et métro via le Cœur Transport à La Défense est traitée dans le cadre plus large d'une coordination sous la responsabilité de la DRIEA.

La RATP, futur gestionnaire d'infrastructure

Désignée par la loi Grand Paris futur gestionnaire de l'infrastructure du nouveau réseau de métro, la RATP-GI (gestionnaire d'infrastructure) est associée dès les études préliminaires à la conception du réseau, et en particulier à celle du site de maintenance des infrastructures. Les enjeux sont doubles, pour la RATP comme pour la SGP:

- s'assurer que les exigences liées à la sécurité, à l'interopérabilité et à l'impératif de continuité du service public sont assurées;
- optimiser les coûts en garantissant la maintenabilité, l'exploitabilité, la durabilité de l'infrastructure.

Pour cela, une première convention a été conclue en novembre 2012 entre la SGP et RATP-GI afin de lui permettre d'exprimer ses besoins en tant que futur mainteneur, et de rendre un avis sur les éléments du projet la concernant.

Le dossier de définition de sécurité déclaré complet

Conformément à la réglementation relative aux systèmes de transport public guidés, chaque maître d'ouvrage élabore un dossier de définition de sécurité qui présente notamment :

- les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet,
- la liste des accidents et dangers de toute nature pouvant l'affecter,
- les principaux enjeux en matière de sécurité.

Ainsi, à l'issue des études préliminaires menées au premier semestre 2012, le dossier de définition de sécurité a été élaboré. Après recueil des avis du STIF et de RATP-GI, le dossier final a été transmis, le 8 août 2012, au préfet de la Région Ile-de-France pour avis. Le périmètre de ce dossier porte sur le Grand Paris Express sous maîtrise d'ouvrage SGP, à savoir : les lignes rouge, bleue (hors ligne 14 existante et prolongement à Mairie de Saint-Ouen) et verte (section entre Aéroport d'Orly et Versailles). Ce dossier a été déclaré complet en septembre.

Les « COFIL », les « COTECH » et les conférences de tronçon

Dans un objectif d'efficacité et de transparence, la SGP a choisi une méthode de travail reposant sur une concertation étroite avec les élus et les partenaires concernés par le projet.

Ainsi, depuis 2011, pour chacune des gares, un comité de pilotage (COFIL) permet d'échanger et d'examiner les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales pour l'implantation et l'insertion des ouvrages du métro, avec le souci de la maîtrise des coûts, des délais et des risques.

Partout, l'emplacement souterrain des gares a été déterminé, ainsi que la quasi-totalité des emplacements du bâtiment de la gare et des ouvrages annexes.

Chaque COFIL est préparé par des réunions en comité technique (COTECH).

Les COFIL appréciés des élus

Aux côtés de la Société du Grand Paris, les Copil rassemblent les maires, les présidents d'intercommunalité, les conseils généraux, le STIF, les opérateurs de transport ainsi que les services des collectivités et de l'État.

Le travail en COFIL est apprécié des élus qui souhaitent que cette méthode se poursuive tout au long du projet.

Au-delà des comités de pilotage et des comités techniques mis en place sur chaque gare pour travailler de façon concertée avec les acteurs concernés, la concertation s'est poursuivie selon différentes modalités.

Au mois d'avril 2012, six conférences de tronçon se sont tenues avec les collectivités locales et les partenaires de chaque tronçon. Ces conférences ont réuni 660 personnes, dont plus de 60 maires, 17 parlementaires et 4 présidents de conseils généraux. Elles ont permis à chacun d'avoir une information qui dépasse celle, très localisée, traitée dans les comités de pilotage.

Des réunions d'information et d'échange avec les acteurs économiques, réunissant 150 à 200 personnes, ont également été organisées avec l'appui des préfetures de département et des organismes consulaires.

Des temps d'échange réguliers avec le grand public, se sont également tenus en 2012 (indépendamment de la concertation sur la Ligne Rouge Sud). À la demande des collectivités locales, la Société du Grand Paris a participé à différentes réunions publiques afin de faire un point sur l'avancement du projet et de répondre aux questions des habitants. Différents outils d'information et de concertation ont par ailleurs été mis en place dont le site Internet de la Société du Grand Paris et le site dédié à la Ligne Rouge Sud.



©SGP

Les partenariats stratégiques

Afin d'articuler au mieux la réalisation du Grand Paris Express avec les besoins, les réflexions et les actions des acteurs de la métropole, la SGP intensifie et structure ses relations avec les organismes publics, les acteurs économiques et le monde de la recherche et de l'enseignement impliqués dans le Grand Paris.

Depuis le mois de juillet 2012, plusieurs actions de partenariat ont été initiées :

- ▶ la SGP participe au programme partenarial de l'**Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)** pour l'étude sur la trame viaire du cœur de l'agglomération qui doit notamment réaliser un diagnostic de l'accessibilité des gares ;
- ▶ la SGP a proposé à l'**Atelier International du Grand Paris (AIGP)** une convention. Celle-ci prévoit une contribution scientifique de l'AIGP aux questions urbaines relatives aux abords des gares du Grand Paris ;
- ▶ une convention de participation à la maquette numérique du **Pavillon de l'Arsenal** a été conclue. Cette maquette accessible sur internet présente les principaux projets métropolitains sur un fond de photo aérienne très pédagogique ;
- ▶ la SGP est désormais conviée au comité des partenaires de **Paris Métropole** auquel elle participe activement ;

- ▶ une convention avec la **Chambre des notaires de Paris** et la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) est en cours de conclusion pour mettre en place un observatoire des prix du foncier aux abords des gares du Grand Paris. Ce projet répond à une recommandation du comité stratégique de la SGP;
- ▶ après avoir coproduit avec la **DRIEA** une étude des effets du Grand Paris Express sur l'urbanisation, la Société du Grand Paris envisage de poursuivre ce travail avec la DRIEA par un diagnostic plus approfondi des territoires aux abords des gares. Il permettrait notamment de nourrir les réflexions du comité stratégique de la SGP qui souhaite travailler sur ces sujets au cours de l'année 2013;
- ▶ une convention de partenariat thématique avec la **Chambre de commerce et d'industrie** est en cours d'élaboration;
- ▶ un premier échange a été mis en place avec un important groupement de recherche public-privé en cours de constitution à Paris-Est-Cité Descartes, **Efficacity**. Il a pour but d'explorer les modalités de participation du projet de métro à l'application de recherches sur l'efficacité énergétique des territoires, des bâtiments de gare et du réseau lui-même;
- ▶ parallèlement, une réflexion a été lancée pour identifier avec les partenaires de la SGP les thèmes d'innovation qui pourraient être privilégiés.

Tous ces partenariats permettent de mieux ancrer la SGP et le projet qu'elle porte dans la réflexion métropolitaine et de faire bénéficier ses interlocuteurs de sa connaissance concrète des territoires qu'elle acquiert grâce aux études et à la concertation sur le projet.

Des échanges internationaux nombreux

Le projet du Grand Paris, et en particulier son volet transport, suscite un intérêt très fort à l'international et la Société du Grand Paris est régulièrement sollicitée par des délégations étrangères pour présenter son action.

Consciente de sa responsabilité pour contribuer à la promotion du dynamisme et de l'attractivité de la région capitale et mettre en valeur les savoir-faire de la France dans les domaines des travaux publics, de l'industrie ferroviaire, des constructions écologiques et de l'urbanisme, la Société du Grand Paris s'est engagée, aux côtés de ses partenaires, pour assurer le rayonnement de ce grand projet.

Elle a ainsi pris part à l'élaboration d'outils de communication et a signé, le 26 janvier 2012, « une déclaration commune pour l'attractivité commune pour l'attractivité internationale et la promotion économique du Grand Paris » avec la préfecture de région, l'agence régionale de développement, la chambre de commerce, l'agence française des investissements internationaux et Paris-Ile-de-France capitale économique.

Au cours de l'année 2012, la Société du Grand Paris a reçu près de cinquante délégations étrangères, le plus souvent en lien avec l'agence régionale de développement, le ministère des affaires étrangères ou celui de l'environnement. Lors de ces rencontres, elle a pu faire valoir l'excellence française et les innovations développées et mises en œuvre dans ce grand projet.

Certains de ces échanges ont abouti à des discussions plus poussées comme pour la ville de Moscou avec laquelle la SGP - réunissant l'IAU, l'EPADESA, l'AIGP et le CFREE dans un groupement des experts du Grand Paris - a obtenu un contrat de conseil.

Rappelons enfin que la Société du Grand Paris a contribué, par sa participation au Marché International des Professionnels de l'Immobilier (MIPIM) à la visibilité des grands projets immobiliers qui jalonnent le tracé du nouveau réseau de transport.

Des études multiples et simultanées

En 2012, la SGP a avancé sur tous les fronts et sur l'ensemble des territoires. Elle a ainsi progressé sur toutes les composantes du système de transport: infrastructures linéaires, gares, sites de maintenance, ouvrages annexes, schéma d'exploitation du réseau et systèmes.

À l'été, la SGP a terminé les études préliminaires de la plupart des tronçons et a immédiatement lancé les consultations de maîtrise d'œuvre sur la ligne rouge entre Pont de Sèvres, Noisy-Champs et Le Bourget afin d'engager les études d'avant-projet sur les premiers tronçons.

Le recueil des données de site

Une campagne de 640 sondages a démarré en 2012, en compléments des informations obtenues dans le cadre d'une enquête documentaire qui a consisté à analyser différentes cartes et bases de données. L'objectif de ces sondages est de lever les incertitudes relatives au tracé et à l'emplacement des ouvrages et de déterminer les méthodes constructives à mettre en œuvre. Ces sondages permettent une description qualitative et quantitative du milieu environnant. Ils permettent aussi de définir une stratégie de mise en décharge des déblais d'excavation.

Une seconde campagne d'environ 700 sondages sera conduite en 2013 sur un maillage plus serré à l'emplacement des tunnels et des gares. Les informations recueillies serviront de données d'entrées aux premières études de conception du projet.

Des données topographiques sur une superficie d'environ 7,3 millions de m² sont également recueillies afin d'établir des plans géo-référencés de la situation existante.

Les études d'infrastructure

À la suite des études de faisabilité réalisées en 2011 pour définir les grands principes de tracé et de positionnement des gares, des études préliminaires ont été lancées sur l'ensemble du réseau afin de déterminer les caractéristiques de l'infrastructure.

Ainsi l'objet principal de ces études a été de:

- ▶ stabiliser les tracés des ouvrages linéaires (tunnels, viaducs, tranchées...) à la fois en profil en long et en plan;
- ▶ préciser l'emplacement et les dimensions des gares notamment de l'ouvrage accueillant le volume des quais, (« la boîte de la gare » dans le cas d'une gare souterraine) et du bâtiment d'accueil des voyageurs (« l'émergence »);
- ▶ définir, le cas échéant, les principes d'interconnexion avec les réseaux ferrés existants; définir les principes d'implantation des ouvrages annexes, notamment des puits de départ et sortie des tunneliers et des puits intermédiaires de sécurité du tunnel. Ces derniers, situés à l'aplomb du tunnel tous les 800 m maximum, entre deux gares peuvent cumuler plusieurs fonctions techniques (désoffumage / ventilation du tunnel, accès / issues de secours, accès de la maintenance, décompression du tunnel, évacuation des eaux d'épuisement, alimentation électrique du tunnel...);
- ▶ évaluer les emprises chantiers et les impacts fonciers;
- ▶ évaluer les coûts et délais prévisionnels.

Ces études ont été menées sur la base de plusieurs hypothèses de schéma d'exploitation des lignes du schéma d'ensemble; position des terminus, des terminus intermédiaires et des fourches de chaque ligne, interopérabilité entre les lignes; intervalles, longueurs et capacités prévisionnels des trains.

Elles ont été conduites en tenant compte des impacts environnementaux, des problématiques d'accessibilité et d'intermodalité avec les autres modes de transport actuels ou envisagés, des problématiques d'interface avec les projets urbains existants ou prévus par les villes dans le cadre notamment des orientations de développement étudiées en parallèle dans les contrats de développement territorial (CDT).

Les études de trafic

En 2012, les études de trafic réalisées à l'occasion de l'élaboration du schéma d'ensemble se sont poursuivies. Elles ont porté sur trois volets principaux :

- ▶ **la préparation du premier dossier d'enquête publique**: les études menées ont permis d'estimer le trafic attendu sur la Ligne Rouge Sud, objet du dossier d'enquête, à plus de 250 000 voyages quotidiens dès l'ouverture de ce tronçon. Ces éléments complètent les prévisions portant sur l'ensemble du réseau Grand Paris Express. Les résultats détaillés des modélisations ont été utilisés dans les pièces du dossier d'enquête qui évaluent l'intérêt global du projet: étude d'impact environnemental, évaluation socio-économique;
- ▶ **les études relatives à l'exploitation et à l'interopérabilité**: l'impact, en matière de trafic et de déplacements, des différents scénarios d'exploitation envisagés a été testé, à la fois à l'échelle du schéma d'ensemble (identification des enjeux globaux pour la structure du réseau) et à l'échelle locale (variation du trafic dans les gares faisant l'objet d'études d'interopérabilité);
- ▶ **la préparation des futures études de conception**: les études de trafic ont été approfondies sur chacun des tronçons sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, de manière à disposer de résultats affinés en perspective de la phase d'avant-projet qui s'engagera en 2013. Une attention particulière a été apportée à la définition des données d'entrée qui serviront au bon dimensionnement des gares.

Plusieurs outils de modélisation utilisés

Pour ses études de trafic, la SGP fait appel aux outils de modélisation développés et gérés par la DRIEA et par la RATP. En 2012, une comparaison a également été faite avec les prévisions de trafic produites par le STIF. Cette première analyse, qui a vocation à se poursuivre dans le cadre de travaux conjoints, a permis de montrer que les modèles conduisaient à des conclusions globalement similaires à l'échelle du réseau.

Les études relatives à l'interopérabilité

Conformément à l'acte motivé et à la demande de Cécile Duflot, ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, la Société du Grand Paris a étudié l'interopérabilité entre les lignes rouge et orange en vue de permettre la circulation des trains d'une ligne à l'autre, sans rupture de charge. L'interopérabilité à Champigny a été particulièrement étudiée. Les résultats des études ont été présentés aux administrateurs du STIF, au Maire de Champigny et au président du Conseil Général du Val-de-Marne lors de deux réunions, en septembre 2012. L'interopérabilité nécessite que certains grands choix techniques soient identiques (ou tout du moins compatibles) entre les lignes rouge et orange afin que les trains puissent effectivement circuler sur les deux lignes interopérables (par exemple l'alimentation électrique des trains). Ainsi, plusieurs rencontres techniques ont eu lieu avec les équipes de maîtrise d'ouvrage du STIF afin d'échanger sur ces choix.

Le projet de dossier d'enquête publique de la Ligne Rouge Sud intègre aussi une hypothèse d'interopérabilité à Champigny, selon les résultats des études techniques réalisées par le STIF et les conclusions de la concertation sur la ligne orange.

Les études transversales sur les gares

Les études fonctionnelles sur les gares s'organisent en trois thématiques :

- ▶ « Programme, fonctionnalités et expertises »;
- ▶ « Services, information voyageurs et actions culturelles »;
- ▶ « Architecture, design et produits ».

Ces études ont permis de préparer les études préliminaires des gares et d'ajuster les ambitions générales au contexte local de chaque gare. Le résultat de ces études constitue le « Référentiel Gares », applicable à l'ensemble des gares sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris.



©Dylan Calvès

- ▶ Les études sur le thème « Programme, fonctionnalités et expertises » ont complété et optimisé le programme cadre sur les gares. Elles ont également défini des règles de dimensionnement et de fluidité adaptées aux contraintes du projet. Des schémas directeurs ont été formalisés pour que chaque projet de gare réponde avec efficacité et cohérence aux contraintes réglementaires qui s'imposent et pour faciliter ultérieurement les instructions administratives en matière de sécurité-incendie, de sûreté publique et d'accessibilité.

- Les travaux sur le thème « Services, information voyageurs et actions culturelles » ont principalement porté sur les études de définition de l'offre de service en gare et la préparation d'un schéma directeur. Ces travaux sont nourris de la réflexion du groupe travail du Comité stratégique et de partenariats avec de grandes écoles comme Science-Po et l'ENSCI. Des études visant à évaluer l'opportunité de créer des parcs de stationnement autour des gares ont été lancées. Les premières réflexions sur des actions culturelles ont été engagées se concrétisant par 57 reportages photographiques des sites des futures gares et la signature d'une convention avec la direction régionale des affaires culturelles (DRAC) pour préparer un programme d'actions culturelles.



©SGP/Dylan Calvès



©SGP/Dylan Calvès

- Les travaux engagés sur le thème « Architecture, design et produits » visent notamment à déterminer les archétypes d'une nouvelle génération de gares de métro en proposant un fil conducteur pour la conception de l'ensemble des gares. Cette mission a été confiée au groupement Jacques Ferrier Architectures (J.F.A), lauréat de la consultation internationale de conseil en architecture et en design des gares du Grand Paris. Le groupement J.F.A a formulé des propositions sur la forme et l'expression des éléments d'architecture et de design qui définiront l'identité des gares du Grand Paris: l'ordonnement des espaces, le choix des matériaux et des types de mobilier, la qualité de la lumière, l'ambiance acoustique et l'intégration d'œuvres d'art. Ce travail prépare l'élaboration de plusieurs chartes pour accompagner la conception des gares: charte d'architecture, charte de design et charte d'intégration des équipements.

Le « référentiel gares »

Il s'agit de l'ensemble des documents au service de la conception des gares.

Il se compose :

- **d'un référentiel de conception.** Il constitue une donnée d'entrée pour les prestataires de la Société du Grand Paris en charge des études des gares :

- la note de cadrage de la gare, c'est un document de synthèse qui expose les premières orientations fonctionnelles stratégiques des gares ;
- le programme cadre, il définit exhaustivement les prescriptions générales applicables à l'ensemble des gares et exprime les besoins fonctionnels en termes d'espaces, d'équipements, de locaux... ;
- des règles de dimensionnement et de fluidité des espaces définies au regard de critères relatifs à la qualité de service et à l'évacuation ;
- des schémas directeurs qui ont vocation à exprimer les orientations stratégiques et les recommandations de la Société du Grand Paris sur différents axes fonctionnels et stratégiques des gares :
- le schéma directeur de l'accessibilité traite des orientations en matière d'accessibilité des gares pour les personnes en situation de handicap. Le schéma directeur des sécurités traite des orientations en matière de la sécurité incendie d'une part, de sûreté et de sécurité publique des gares d'autre part. Le schéma directeur des services définit l'offre de services et de commerces en gare ;
- des chartes : ces documents définissent les orientations de la conception en matière d'architecture et de design.

- **D'un référentiel documentaire :** « Les essentiels gares », plaquettes de présentation des objectifs de conception des gares, la collection du catalogue de gares de référence « Métros du Monde », et des études qui illustrent et accompagnent le référentiel de conception : schémas types fonctionnels, études exploratoires, travaux d'étudiants (Sciences Po, ENSCI...), conduits dans le cadre de nos partenariats...

- **D'un référentiel d'images :** cette photothèque propose une base organisée d'images. Elle comprend les reportages réalisés sur les 57 sites des futures gares du Grand Paris, un fonds photographique de gares de référence dans le monde.

Les études relatives aux sites de maintenance

La Société du Grand Paris a poursuivi les études préalables et préliminaires de l'implantation des sites industriels. Celles-ci s'assurent de l'intégration des fonctions industrielles sur les sites envisagés. Elles sont également constituées des études de programmation urbaine, architecturale et environnementale.

Les sites prévus auront chacun une ou plusieurs fonctions :

- ▶ la maintenance et le remisage des trains : les SMR
- ▶ la maintenance des infrastructures (les ouvrages d'art, la voie, l'énergie...) : les SMI
- ▶ le commandement centralisé de la ligne : le PCC

Les études de faisabilité ont conclu à l'impossibilité d'implanter les fonctions industrielles sur les sites initialement envisagés de St Quentin Université et Blanc Mesnil. En 2012, les études ont donc porté principalement sur les sites de Champigny, Vitry-sur-Seine et Gonesse pour la ligne rouge, et de Morangis pour les lignes bleue et verte.

Suite aux études du raccordement des sites industriels au Réseau Ferré National (RFN), celui-ci est programmé sur Vitry.

Une démarche transversale est mise en œuvre avec le futur gestionnaire des infrastructures, RATP-GI, concernant la définition de la future politique de maintenance du réseau et en particulier le site de maintenance des infrastructures (SMI).

Charte architecturale des sites industriels



©SGP/Bartone & Willmore

Le cabinet londonien Barton Willmore, lauréat de la consultation pour la constitution de la charte architecturale a dans un premier temps réalisé un benchmarking des sites industriels du monde entier. Il a ensuite analysé finement les éléments identitaires marquant les activités de maintenance, ceci en étroite concertation entre les partenaires et acteurs des territoires accueillant les sites industriels.

Le choix des prestataires

Depuis mai 2012, la SGP a lancé plusieurs consultations destinées à couvrir la conception et la réalisation de l'ensemble de la ligne rouge. Au terme de ces consultations, un dispositif complet, souple et cohérent d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre sera en place. Il permettra à la SGP de s'appuyer sur les compétences et le savoir-faire des bureaux d'étude et d'ingénierie, aux références françaises comme internationales. Si tous ont leur importance, les plus structurants sont décrits ci-après.

Lancement des marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage

Deux prestataires principaux se répartiront les principales missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage nécessaires à la bonne réalisation de la ligne rouge :

- ▶ l'un pour les sujets transverses et d'infrastructure;
- ▶ l'autre pour les systèmes.

Les assistants à maîtrise d'ouvrage (AMO) assurent des missions à caractère administratif, technique et financier. Ils aident le maître d'ouvrage à définir, à piloter le projet, et à préparer l'exploitation et la maintenance. Ils ont à ce titre un rôle de conseil, de proposition et de conduite d'opération, le décideur final restant le maître d'ouvrage. Leur intervention a pour objet de faciliter la coordination du projet et de permettre au maître d'ouvrage de remplir pleinement ses obligations et responsabilités au titre de la gestion du projet.

Le recours à plusieurs AMO se justifie par la taille, la complexité et les spécificités du projet et s'explique également par un besoin de compétences spécifiques pour piloter et contrôler la production des maîtres d'œuvre et pour assurer la bonne traduction des besoins du maître d'ouvrage auprès de la maîtrise d'œuvre.

La SGP souhaite ainsi s'assurer d'une parfaite maîtrise du programme technique, de la qualité, des risques, des coûts et des délais.

Lancement des marchés de maîtrise d'œuvre

Les prestations de maîtrise d'œuvre sont encadrées par la loi relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (loi MOP).

Plusieurs types de maîtrises d'œuvre seront mobilisés pour le projet :

- ▶ maîtrise d'œuvre des ouvrages et aménagements nécessaires à la réalisation de l'infrastructure de transport, allotie par tronçon;
- ▶ maîtrise d'œuvre architecturale pour chacune des gares emblématiques;
- ▶ maîtrise d'œuvre des équipements et installations de matériel roulant, automatismes de conduite des trains et commandes centralisées;
- ▶ maîtrise d'œuvre des autres systèmes;
- ▶ maîtrise d'œuvre des sites de maintenance (une par site);
- ▶ maîtrise d'œuvre des travaux de dépollution.

La Société du Grand Paris s'est organisée pour que les marchés de maîtrise d'œuvre de la ligne rouge et de ses premiers tronçons puissent être notifiés avant l'été 2013.

Le choix d'un conseil en architecture et design pour les gares

Pour proposer une identité d'ensemble à l'échelle du réseau, garantir la qualité architecturale pour toutes les gares et faciliter la conception des futurs maîtres d'œuvre, la SGP a souhaité au préalable définir les archétypes d'une nouvelle génération de gares de métro.

Ainsi, en décembre 2011, elle lançait une consultation internationale visant à sélectionner une équipe pluridisciplinaire, pilotée par un architecte, en mesure de produire les chartes d'architecture et de design qui constitueront en quelque sorte « la grammaire » des gares du Grand Paris en matière d'identité, d'émergence dans l'espace public, d'acoustique, de lumière, de matières, de produit.

Cinq équipes ont participé à cette consultation internationale sur l'architecture et le design des gares du Grand Paris. Le groupement conduit par Jacques Ferrier s'est distingué par son approche innovante et urbaine de la gare de demain. Développant un concept de « gare humaine et urbaine », il met en œuvre une gare laboratoire de l'urbanité contemporaine, un espace où s'expérimentent de nouvelles manières d'être et de vivre ensemble. La gare est un équipement public parfaitement intégré dans la ville et devient un repère urbain. Ainsi, la gare de demain est tournée vers le voyageur, elle offre des espaces diversifiés, agréables, conviviaux, connectés et bien intégrés dans la ville.

Une commission d'experts

Le marché sur l'architecture et le design des gares a fait l'objet d'une procédure négociée avec mise en concurrence préalable et publication au niveau international. La procédure s'est organisée en différentes étapes : une première étape de sélection des candidats sur dossiers de références, une seconde étape sur la base d'une offre. Les candidats ont été auditionnés par une commission consultative constituée d'experts et de professionnels de la maîtrise d'ouvrage publique, tous indépendants des candidats à la consultation.

La préparation du premier dossier d'enquête publique

Au premier semestre 2012, la Société du Grand Paris a poursuivi et finalisé l'élaboration du premier dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique sur la Ligne Rouge Sud (tronçon Pont de Sèvres - Noisy-Champs) du Grand Paris Express.

Ce dossier a été adressé au Préfet de la Région Ile-de-France le 25 juillet 2012 et a été déclaré complet par les services de l'État, permettant d'ouvrir la phase d'instruction préalable à l'organisation de l'enquête.

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

La Société du Grand Paris a conduit, en concertation avec les communes, la modification des 20 POS (Plans d'occupation des sols), PLU (Plans Locaux d'urbanisme) et PAZ (Plans d'aménagement de zone) de la Ligne Rouge Sud nécessitant une modification. La Société du Grand Paris a d'abord engagé la préparation des dossiers de mise en compatibilité des PLU des communes concernées en organisant des réunions de concertation et d'information avec les services techniques de chaque commune et les services départementaux de l'État. Elle a ensuite organisé les réunions d'examen conjoint entre l'État, les communes, les EPCI et les personnes publiques associées, pilotées par les préfets de départements.

Étude d'impact sur l'urbanisation

Toujours en vue de la constitution du dossier d'enquête publique et plus précisément de l'étude d'impact environnemental, des études ont été conduites pour évaluer l'impact du réseau sur l'urbanisation, en étroite collaboration avec la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA).

Une production transversale à la Société du Grand Paris

Les dix pièces du dossier comprennent notamment :

- ▶ **l'étude d'impact** : analyse l'ensemble des incidences potentielles des différentes variantes du projet sur l'environnement physique, le milieu naturel et les activités humaines, ainsi que les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des effets négatifs. Les critères environnementaux issus de cette étude ont ainsi pu contribuer significativement au choix du scénario d'insertion retenu par la Société du Grand Paris ;
- ▶ **l'évaluation socio-économique** : permet d'apprécier et de valoriser l'intérêt global du projet pour la collectivité, en prenant en compte aussi bien ses

apports directs en matière de transport (amélioration des conditions de déplacement) que les gains sociaux et environnementaux (contribution à la lutte contre l'effet de serre et l'étalement urbain) ainsi que les bénéfices économiques (contribution du projet à l'attractivité et à la productivité économiques de la région Ile-de-France) qui résultent de sa mise en œuvre;

- **la notice explicative et la description des caractéristiques du projet:** expose l'ensemble des critères ayant conduit au scénario présenté, et

décrit tous les ouvrages réalisés au titre du projet (tunnel, gares, sites de maintenance, ouvrages annexes). Cette pièce indique également les conditions d'exécution des travaux et les méthodes constructives envisagées, définies au regard du diagnostic des enjeux établi dans l'étude d'impact;

- **les pièces de mise en compatibilité des documents d'urbanisme:** visent à adapter les dispositions existantes dans les documents d'urbanisme en vigueur qui seraient incompatibles avec la réalisation du projet.

Conformément à la délibération du Conseil de surveillance en date du 5 juillet 2012 et à la demande expresse de la ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, portant sur le déroulement des enquêtes publiques, la Société du Grand Paris a lancé le processus relatif à la Ligne Rouge Sud le 25 juillet 2012, avec l'envoi au Préfet de région du projet de dossier d'enquête. Celui-ci a été déclaré complet par les services de l'État (DRIEE¹ et DRIEA²), permettant ainsi d'ouvrir la phase d'instruction du dossier, préalablement à l'organisation de l'enquête publique, dont le début était prévu à la fin du mois de janvier 2013.

L'instruction du dossier et la prise en compte des avis

Le projet de dossier d'enquête publique de la Ligne Rouge Sud a donné lieu à plusieurs étapes d'instruction menées en parallèle. Les procédures suivantes ont porté sur l'intégralité des pièces du dossier :

- **avis du Conseil d'administration du STIF:** lors de sa séance du 10 octobre 2012, le Conseil d'administration du STIF a pris acte à l'unanimité du contenu du dossier, et a identifié des sujets devant justifier d'une attention particulière de la part de la Société du Grand Paris, parmi lesquels l'interopérabilité des lignes, les interconnexions avec le réseau existant, l'inter modalité et l'impact des travaux sur l'exploitation. L'avis du Conseil du STIF sera joint au dossier d'enquête publique finalisé;
- **avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD):** conformément à la réglementation en vigueur, l'Autorité environnementale a émis un avis sur le projet de dossier d'enquête publique le 24 octobre 2012. Cet avis consultatif souligne que le dossier « ne met pas en évidence, à ce stade des études, d'éléments susceptibles de rendre impossible ou très difficile la réalisation du projet », mais formule un certain nombre de recommandations visant à l'enrichir et à permettre à l'enquête publique de se dérouler dans les meilleures conditions d'information et de transparence.

¹ Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France

² Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale portent notamment sur la description des mesures mises en œuvre pour éviter ou réduire les impacts potentiels en matière de géologie et d'hydrogéologie, les dispositifs opérationnels envisagés pour l'évacuation des déblais et la contribution du réseau de transport à l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto. La Société du Grand Paris a pris en considération ces recommandations en complétant le dossier qui sera soumis à l'enquête publique.

- La concertation interadministrative s'est tenue du 26 septembre au 26 octobre 2012. Organisée sous l'égide du Préfet de région, elle a donné lieu à l'émission de 32 avis de la part des services, organismes et établissements consultés. La Société du Grand Paris a répondu à chacun des points soulevés au travers d'une synthèse des avis reçus, qui sera jointe au dossier d'enquête publique finalisé.

D'autres avis et instructions ont porté uniquement sur certaines pièces spécifiques du dossier :

- conduite sous la responsabilité de l'État, la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme a fait l'objet d'un examen conjoint, avec les personnes publiques associées, des dispositions proposées dans le dossier. Trois réunions d'examen conjoint, associant les communes concernées par le projet de Ligne Rouge Sud, ont ainsi été tenues au mois d'octobre 2012. À l'issue de cet examen conjoint, les pièces de mise en compatibilité ont été ponctuellement amendées pour tenir compte des observations émises. Le procès-verbal de chaque réunion sera joint au dossier d'enquête publique finalisé;
- la Société du Grand Paris avait sollicité Airparif pour une assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre des travaux relatifs à l'étude d'impact environnemental. Dans ce cadre, Airparif a émis en octobre 2012 un avis sur le volet « Air » de l'étude d'impact; cet avis, rendu public sur le site Internet d'Airparif, relève la pertinence d'une approche à l'échelle de l'ensemble du réseau et conclut à l'adéquation de la méthodologie utilisée pour évaluer l'impact global de l'infrastructure, ainsi qu'à l'intérêt de poursuivre les travaux à une échelle plus locale;
- le Conseil scientifique de la Société du Grand Paris, instance indépendante composée d'experts et de personnalités dont la moitié est étrangère, a émis un avis sur l'évaluation socio-économique le 25 octobre 2012.

Ces avis concourent à la concertation et à l'implication de l'ensemble des acteurs concernés dans toutes les phases d'élaboration du projet Grand Paris Express. À l'issue de cette phase d'instruction, la Société du Grand Paris a complété le projet de dossier d'enquête pour tenir compte des observations reçues, en particulier celles émanant de l'Autorité environnementale. De ce fait, l'ouverture de l'enquête publique, initialement prévue fin janvier 2013, a été repoussée afin de pouvoir saisir à nouveau l'Autorité environnementale.

La maîtrise foncière : favoriser les acquisitions à l'amiable

En 2012 la Société du Grand Paris a mis en place un dispositif destiné à faire face au volume d'acquisitions foncières exigées par le projet. Les parcelles et tréfonds à acquérir pour la réalisation du réseau sous maîtrise d'ouvrage de la SGP sont estimés à plus de 5 500 dont 1 800 pour le seul tronçon Pont de Sèvres-Noisy-Champs de la ligne rouge.

L'appui des prestataires

Le 14 mars 2012, la Société du Grand Paris a attribué le marché d'action foncière de la ligne rouge sud au groupement SEGAT-SCET qui associe géomètres, experts immobiliers, avocats et notaires. Par l'intermédiaire de ce partenaire, elle procédera aux négociations amiables et à la signature des promesses de vente de l'ensemble des parcelles appartenant à des propriétaires privés.

La Société du Grand Paris conduit directement ses négociations avec les propriétaires publics et elle a commencé à procéder aux premières acquisitions dès le quatrième trimestre 2012 pour un montant de quelque 10 M€. Les nouveaux marchés d'acquisitions foncières ont été préparés en vue d'être attribués aussitôt connues les décisions gouvernementales sur le calendrier du projet.

L'appui des administrations publiques

En vue de privilégier la négociation amiable aux procédures d'expropriation, un contrat d'assistance à la relocalisation a été conclu avec l'Agence de développement du Val de Marne pour assister les entreprises implantées sur le site du futur site de maintenance et de remisage (SMR) de Champigny. Un autre marché permettra de mener les missions de relocalisation des entreprises situées sur le site des Ardoines à Vitry et celui de la gare de Saint-Maur-Créteil. Toujours dans son souci de privilégier les acquisitions amiables, la SGP a contacté tous les propriétaires de surface de la ligne rouge sud courant 2012.

L'ensemble de ces missions est mené grâce à l'appui efficace des services de France Domaine et notamment de la Direction Nationale d'Interventions Domaniales (DNID) qui apporte son concours pour l'évaluation des biens à acquérir. C'est également avec ces services et les préfetures d'Île-de-France que la Société du Grand Paris a préparé les futures enquêtes parcellaires au nombre de neuf pour le seul tronçon sud de la ligne rouge et qui seront menées au cours des prochains mois. Elles permettront d'acquérir par voie d'expropriation les parcelles qui n'auront pu l'être à l'amiable.

L'année 2012 a vu également le lancement d'un marché de gestionnaire d'actifs et celui d'un prestataire sécurité et gardiennage pour les biens acquis par la SGP avant leur remise à la direction du programme.

Les programmes complémentaires aux abords des gares

La Société du Grand Paris étudie les potentiels de constructions complémentaires sur ses emprises SGP avec le double objectif de valoriser la réalisation de l'infrastructure de transport et celui de contribuer au renouveau des quartiers de gare. Une quarantaine de gares et deux sites de maintenance sous maîtrise d'ouvrage de la SGP pourraient à terme accueillir des programmes complémentaires. Sur ses seules emprises, la SGP pourrait notamment réaliser plus de 2000 logements à la condition que les règlements d'urbanisme l'autorisent. Un dialogue fructueux a été engagé en ce sens avec les services et les élus des communes concernées.

Les résultats de ces études, attendus pour les premiers mois de l'année 2013, constitueront des données d'entrée qui devraient être intégrées aux études de maîtrise d'œuvre des gares.

La SGP mène parallèlement des études sur les procédures réglementaires et les montages opérationnels pour conduire, dans le cadre des compétences que la loi lui a confiées, des opérations de valorisation du foncier acquis pour la construction du réseau mais aussi d'aménagements dans son périmètre d'intervention.

Lancement du marché de valorisation numérique

La Société du Grand Paris a confié un marché d'étude à la société TACTIS en vue d'évaluer les potentiels de valorisation numérique qui pourraient naître de la réalisation du réseau de transport: déploiement de fibre optique dans les tunnels, du wifi dans les gares, postes de télétravail voire Datacenter dans les gares.

Suivi des contrats de développement territorial

La Société du Grand Paris participe au financement d'études dans le cadre de la convention signée avec l'État: Contrat de développement territorial (CDT) Le Bourget, Est Seine-Saint-Denis, Boucle Nord des Hauts-de-Seine, Descartes, Campus Santé, Pleyel territoire de la création. Au titre de sa mission de conseil du préfet de Région, elle participe à l'élaboration des projets de CDT.

L'innovation et le développement durable

Les textes de la loi Grenelle 1 et de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dit « Grenelle 2 » définissent différents leviers d'action prioritaires dont plusieurs sont particulièrement pertinents dans le cas du Grand Paris Express :

- ▶ développer des modes de transport alternatifs à la voiture particulière afin de réduire les émissions liées aux déplacements : il s'agit d'un objectif majeur du Grand Paris Express qui vise à améliorer la mobilité en Ile-de-France et à favoriser l'emploi des transports en commun en lieu et place de la voiture particulière ;
- ▶ favoriser des aménagements écologiquement performants afin de réduire notre consommation énergétique et notre empreinte carbone : le maillage des territoires par les gares du Grand Paris Express accompagnera les contrats de développement territorial, permettant ainsi la mise en cohérence des politiques publiques de transport et d'aménagement.

Le Grand Paris Express sera ainsi la colonne vertébrale du Grand Paris, le lien indispensable entre ses territoires, au profit de leurs habitants, dans le souci de préservation de l'environnement et du rééquilibrage de l'espace métropolitain. L'exigence de développement durable est donc un fondement de l'action de la Société du Grand Paris.

Le Grand Paris Express à l'épreuve des meilleures technologies disponibles

Parce que certains facteurs écologiques sont essentiels pour permettre ou obérer le développement économique durable et le progrès social, la prise en compte des préoccupations environnementales, en amont des projets, est non seulement une nécessité impérieuse mais également une source d'innovation et de progrès technologique créatrice de nouveaux emplois.

En effet, le Grand Paris Express devra, comme le métropolitain avant lui, transporter plusieurs générations de voyageurs. Il doit donc être conçu en intégrant, dès à présent, les meilleures technologies environnementales disponibles ; il doit également être source de recherches et contribuer aux innovations de demain.

La politique de développement durable de la Société du Grand Paris s'inscrit donc dans cette double logique, selon une approche totalement intégrée des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Ces orientations se sont traduites concrètement en 2012 :

- ▶ par des études d'ingénierie pointues qui, conduites en parallèle et en lien étroit avec les études de génie civil, permettent de consolider très en amont les choix techniques pour l'infrastructure : ajustement du tracé, de la profondeur du tunnel, positionnement de certaines gares et ouvrages annexes, modélisation des effets sur le fonctionnement des nappes d'eau souterraines, essentielles par exemple pour l'alimentation en eau potable, le fonctionnement de certaines industries, des réseaux de chaleurs, ou l'équilibre des milieux naturels... ;
- ▶ par des études prospectives qui permettront des innovations technologiques : prévention des phénomènes liés au changement climatique (maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, travaux sur la qualité de l'air dans les espaces intérieurs ou confinés), préparation de la mutation énergétique (optimisation du bilan énergétique du métro et des gares, valorisation des énergies renouvelables), gestion économe des ressources naturelles non renouvelables (limitation de la consommation d'espaces naturels ou agricoles, travaux préparatoires à la réalisation d'espaces fores-

- tiers et à la reconstitution d'écosystèmes) ou encore limitation de la production de déchets par leur valorisation sont autant d'enjeux écologiques majeurs sur lesquels la Société du Grand Paris se mobilise;
- ▶ par l'anticipation de la conduite des chantiers afin de limiter au maximum les nuisances pour les habitants (bruit, poussières, engorgement des voies routières...) et leur apporter toutes les informations sur les mesures de prévention et les précautions prises : tel est notamment l'objet du Schéma directeur d'évacuation des déblais du chantier des lignes rouge, bleue et verte du Grand Paris Express.

Un projet durable générateur de partenariats et au bénéfice de tous

Le Grand Paris Express est le fil conducteur qui interconnectera les territoires du Grand Paris, redéfinissant un nouvel espace de vie sociale, économique et culturelle et ouvrant à la vie urbaine et à l'emploi des territoires aujourd'hui enclavés.

La Société du Grand Paris s'inscrit donc dans une logique de partenariat avec tous les maîtres d'ouvrage et acteurs de l'aménagement appelés à traduire le Grand Paris dans la réalité quotidienne. Les méthodes et les outils d'ingénierie environnementale spécifiques qu'elle a mis et continuera de mettre en place (ex. de CarbOptimum®, des travaux sur la qualité de l'air en lien avec AirParif, des projets de plates-formes mutualisées de transbordement fluvial) doivent bénéficier à tous, dans la logique du service public de l'environnement.



3

La situation de l'établissement public

Créée en juillet 2010, la Société du Grand Paris est montée en puissance en 2012 avec une communauté de travail qui s'est accrue de plus de 60 % pour mener à bien l'ensemble des missions qui lui incombent.

La gouvernance

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

Le Conseil de surveillance

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



© ville d'Issy-les-Moulineaux

André Santini, ancien ministre, député des Hauts-de-Seine, 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 *

ÉLUS

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. Stéphane Troussel

Président du Conseil général de Seine-Saint-Denis

M. Vincent Eblé

Président du Conseil général de Seine-et-Marne

M. Alain Schmitz

Président du Conseil général des Yvelines

M. Jérôme Guedj

Président du Conseil général de l'Essonne

M. Christian Favier

Président du Conseil général du Val-de-Marne

M. Arnaud Bazin

Président du Conseil général du Val d'Oise

ÉTAT

M. Hubert du Mesnil

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

M. François Auvigne

Inspecteur général des finances

Mme Dominique Dron

Commissaire général et délégué interministériel au développement durable

M. Daniel Bursaux

Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer

M. Etienne Crepon

Directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature

M. Philippe Belaval

Président du centre des monuments nationaux

M. Hervé Masurel

Secrétaire général du Comité interministériel des villes

M. Eric Jalon

Préfet de Savoie

M. Emmanuel Berthier

Délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

Mme Nathalie Morin

Chef du service France Domaine

M. Laurent Machureau

Sous-directeur du budget

* au 31 décembre 2012

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

M. Jean Daubigny

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

M. Christian Garcia

Secrétaire du Comité d'entreprise

Mme Magali Reboul Torres

Secrétaire adjointe du Comité d'entreprise

Le Conseil de surveillance s'est réuni à plusieurs reprises en 2012 avec les ordres du jour suivants :

20 MARS 2012

- ▶ Approbation du procès-verbal de la séance du Conseil de Surveillance du 29 novembre 2011;
- ▶ Présentation du rapport du Directoire de la Société du Grand Paris pour l'année 2011;
- ▶ Délibération n°CS 2012-01 approuvant le compte financier et l'affectation des résultats de la Société du Grand Paris;
- ▶ Délibération n°CS 2012-02 fixant le seuil au-delà duquel les opérations d'investissement sont soumises à l'approbation du conseil;
- ▶ Délibération n°CS 2012-03 approuvant l'opération d'investissement relative à l'achat de matériel roulant pour la ligne Bleue;
- ▶ Délibération n° CS 2012 - 04 autorisant la conclusion avec la Régie autonome des transports parisiens (RATP) d'une convention constitutive de groupement de commandes pour l'achat de matériels roulants pour les lignes 14, 1, 4, 6 et 11

5 JUILLET 2012

- ▶ Approbation du procès-verbal de la séance du Conseil de Surveillance du 20 mars 2012;
- ▶ Présentation du rapport du Directoire;
- ▶ Délibération n° 2012-5 relative au déroulement des enquêtes publiques;
- ▶ Présentation de l'état prévisionnel des recettes et des dépenses pour 2012
- ▶ Délibération n° 2012-6 approuvant la décision modificative de l'État;
- ▶ Prévisionnel des recettes et des dépenses pour 2012;

23 NOVEMBRE 2012

- ▶ Approbation du procès-verbal de la séance du Conseil de Surveillance du 5 juillet 2012;
- ▶ Présentation du rapport du Directoire;
- ▶ Décision modificative n° 2 de l'état prévisionnel des recettes et dépenses pour 2012 et de l'état prévisionnel des recettes et des dépenses pour 2013;
- ▶ Vote sur la délibération n°CS 2012 - 7 approuvant la décision modificative n° 2 de l'état prévisionnel des recettes et des dépenses pour 2012 ;
- ▶ Vote sur la délibération n°CS 2012 - 8 approuvant l'état prévisionnel des recettes et des dépenses pour 2013 et notamment l'évolution des effectifs ;
- ▶ Présentation du protocole-cadre et des conventions

- relatives à la participation de la Société du Grand Paris au prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen ;
- ▶ Vote sur la délibération n°CS 2012 - 9 autorisant la conclusion avec l'État, la Région Île-de-France, la Ville de Paris, le conseil général des Hauts de Seine, le conseil général de Seine-Saint-Denis, la RATP et le Syndicat des transports d'Île-de-France du protocole cadre relatif au financement des opérations « Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen » et « Adaptation des stations existantes de la ligne 14 - Passage de 6 à 8 voitures » ;
 - ▶ Vote sur la délibération n°CS 2012 - 10 autorisant la conclusion avec l'État, la Région Île-de-France, la Ville de Paris, la RATP et le Syndicat des transports d'Île-de-France de la convention de financement n° 1 de l'opération de « Désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen » ;
 - ▶ Vote sur la délibération n°CS 2012 - 11 autorisant la conclusion avec l'État, la Région Île-de-France, la Ville de Paris, la RATP et le Syndicat des transports d'Île-de-France de la convention de financement relative à la réalisation de l'opération « Adaptation des stations existantes de la ligne 14 ».

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 :



© Sébastien d'Halloy - SGP

Etienne Guyot :
préfet, il est 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.



© Sébastien d'Halloy - SGP

Pierre-Alain Jeanneney :
conseiller d'État, il est en charge des fonctions transversales et en particulier des questions financières et juridiques, des ressources humaines et de la valorisation du patrimoine.



© Sébastien d'Halloy - SGP

Didier Bense :
ingénieur polytechnicien, il est en charge du programme de conception et de réalisation du projet de transport, en charge de la fonction industrie et achats et de l'ingénierie environnementale.

Le Comité stratégique

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



Jean-Yves Le Bouillonec

*a été élu Président du Comité stratégique
lors de la première assemblée
de celui-ci le 9 mars 2012.*

En 2012, le Comité stratégique a travaillé sur trois thématiques :

- ▶ la qualité du service dans le réseau ;
- ▶ les gares ;
- ▶ l'environnement des gares.

Le Conseil scientifique, une première en France

Le Conseil scientifique est présidé par le Professeur Jacques-François THISSE de l'Université Catholique de Louvain. Ce conseil, créé à l'initiative du Directoire le 24 mars 2011, regroupe une dizaine des meilleurs spécialistes mondiaux dans le domaine de l'économie urbaine et des transports. Il est chargé d'exprimer un avis sur les grandes étapes de l'évaluation socio-économique et d'élaborer et mettre en œuvre un programme de recherches de nature à faire avancer la connaissance sur les enjeux économiques et sociaux du développement des grandes métropoles mondiales.

Le Conseil a exprimé un avis sur l'évaluation des avantages économiques du projet présenté dans le projet de dossier d'enquête publique. En soulignant que le calcul des avantages de transports dits « classiques » est « fondé sur les résultats d'un modèle de trafic qui sous-estime et valorise les trafics en situation de projet pour plusieurs raisons », il a conclu que le scénario central des études de la SGP « semble raisonnable dans son analyse et ses conclusions chiffrées ».

Création de la commission d'examen des offres des marchés passés par la Société du Grand Paris

Par décision du 7 mai 2012, le Directoire de la Société du Grand Paris a adopté un guide interne des règles de publicité et de mise en concurrence applicables aux marchés passés par la Société du Grand Paris.

Dans le cadre de ce guide, la Société du Grand Paris a décidé de se doter d'une Commission d'examen des offres afin de garantir le respect des procédures de publicité et de mise en concurrence qui lui sont applicables et d'assister le président du Directoire pour l'attribution des marchés de travaux, de fournitures et de services.

La Commission est composée de six membres avec voix délibérative, dont trois personnalités extérieures, parmi lesquelles est choisi le président de la Commission, désignées par le président du Directoire, et trois représentants de la Société du Grand Paris et d'un membre avec voix consultative.

Le président de la Commission est M. Jean-Yves Marquet, conseiller référendaire à la Cour des comptes,

les deux autres personnalités extérieures sont M. Laurent Winter, Ingénieur général des Ponts et Chaussées et M. Reynold Prevost de la Boutetière, ingénieur en chef de l'armement.

M. Gilles Crespy, Contrôleur général économique et financier assiste à la Commission avec voix consultative.

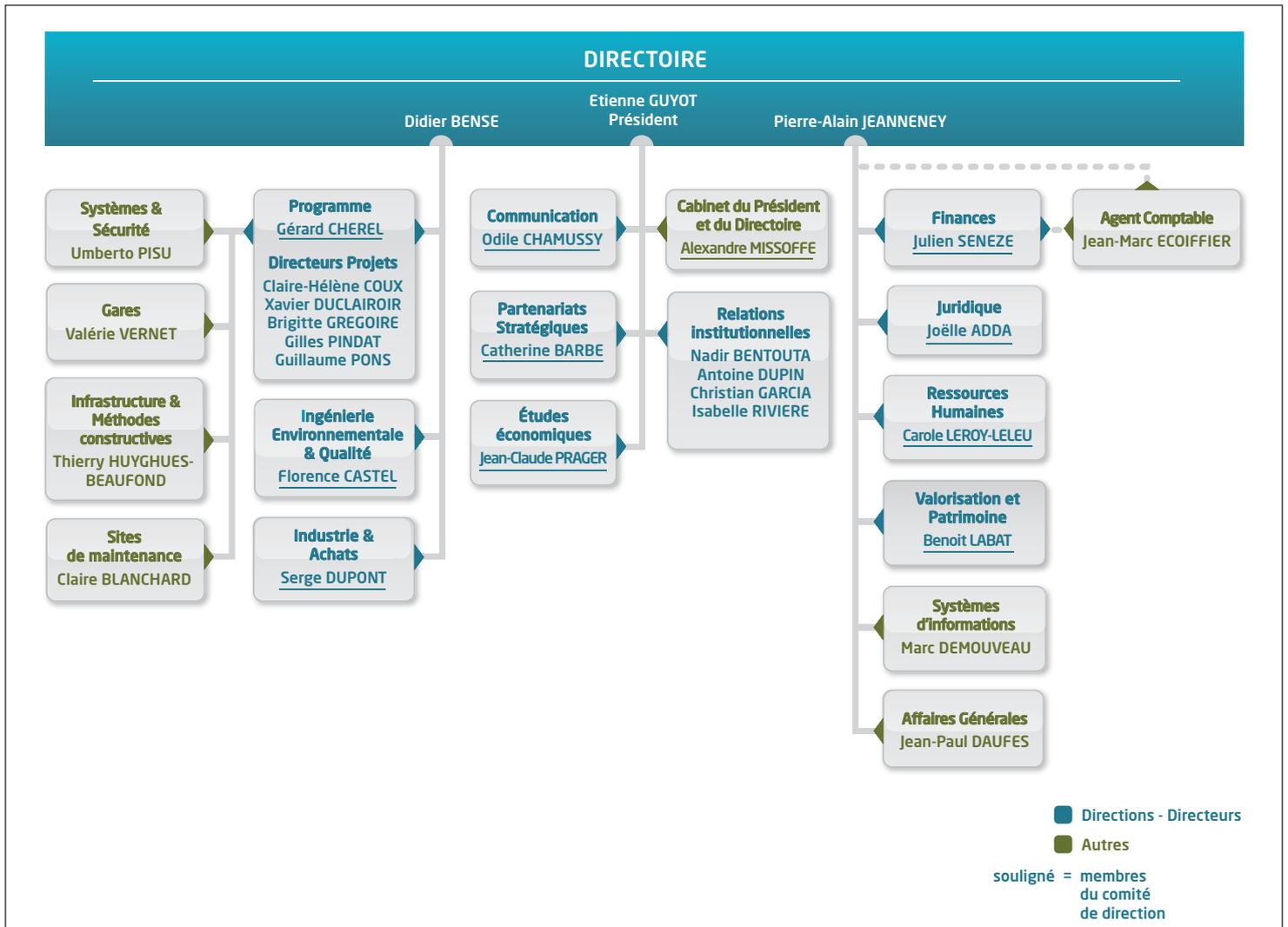
La Commission est saisie préalablement à l'attribution des marchés passés selon l'une des procédures formalisées à l'exception de la procédure du concours et selon une procédure adaptée pour les services dits non prioritaires, à partir des seuils de passation communautaires. La Commission a un rôle consultatif. Elle donne notamment un avis sur le classement des offres des candidats et peut être saisie pour donner son avis sur la sélection des candidatures (procédures d'appel d'offres restreint, procédures négociées, procédure du dialogue compétitif) à l'initiative du président du Directoire.

Les moyens en personnel

L'organisation interne

La Société du Grand Paris a poursuivi en 2012 sa montée en charge et a consolidé son organisation interne afin de répondre efficacement aux exigences de sa mission de maître d'ouvrage.

Des ajustements ont été apportés dans l'organisation interne de l'établissement. Ainsi, la « direction de l'aménagement et de l'urbanisme » a évolué en une « direction de la valorisation et du patrimoine » engageant ainsi l'établissement vers le développement de projets immobiliers et commerciaux aux abords des gares, en collaboration avec les collectivités locales, les aménageurs, les constructeurs et les acteurs du monde ferroviaire. Par ailleurs, la création d'un poste de directrice des partenariats stratégiques vise à mieux articuler notre projet avec les besoins, les réflexions et les actions des acteurs de la métropole. L'objectif est d'identifier et de structurer les relations de la Société du Grand Paris avec les organismes publics, les acteurs privés et le monde de la recherche et de l'enseignement.



Le renforcement des équipes

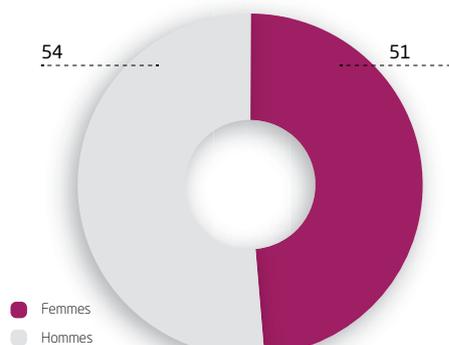
La Société du Grand Paris s'est renforcée avec l'arrivée de 40 nouveaux collaborateurs en 2012, conformément au plafond d'effectifs autorisé. Opérer ces recrutements était une exigence et une priorité absolue pour poursuivre le projet avec un rythme particulièrement soutenu. Les recrutements ont concerné l'ensemble des directions de la Société, mais ont été concentrés sur les directions opérationnelles et techniques en recrutant de nouveaux collaborateurs ayant des compétences très pointues. Ainsi, les équipes de direction de projet (directeurs de projet et responsables développement gares) dédiées à une partie du tronçon et les équipes d'ingénieurs ont accueilli de nouveaux collaborateurs. L'équipe dédiée aux acquisitions foncières a été constituée ainsi que l'équipe d'ingénierie environnementale. Des acheteurs très expérimentés dans les différents domaines du projet (infrastructures, gares, systèmes, maîtrise d'œuvre...) ont été recrutés ainsi que des collaborateurs dans les domaines de la communication projet et des relations avec les partenaires extérieurs.

L'effectif de la Société est passé de 66 à 105 entre le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2012 (représentant 65,2 ETP et 103,8). La Société s'est attachée à ce que les recrutements, en nombre restreint, restent en cohérence avec sa mission de maître d'ouvrage et d'intégrateur. Les postes permanents sont donc réservés aux fonctions stratégiques de décision exclusivement du ressort du maître d'ouvrage, de représentation et d'interface avec les partenaires et le public, aux fonctions de définition et de pilotage des marchés, aux fonctions nécessaires à la maîtrise des risques. L'établissement s'appuie donc très largement sur des compétences extérieures et notamment des compétences d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

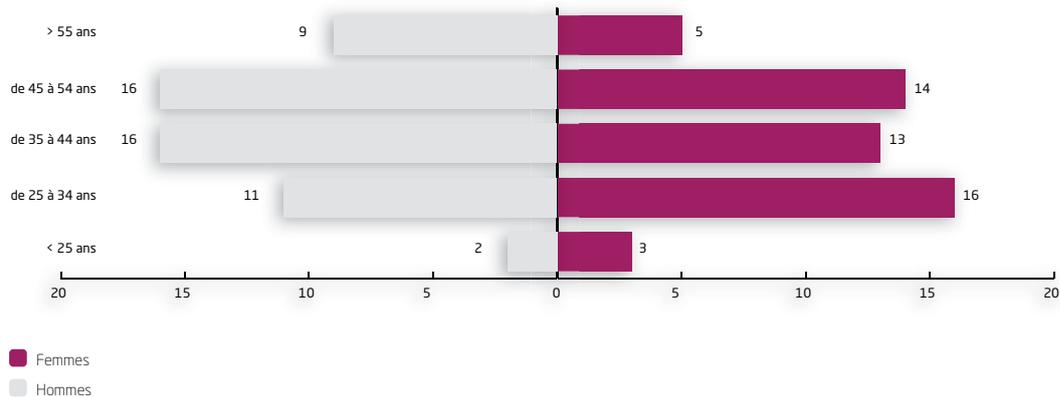
La diversité d'origine des collaborateurs de la Société, venant tant du domaine privé que du domaine public (fonctions publiques d'État ou territoriale, opérateurs de l'État) apporte à la structure cette richesse humaine et ce capital d'expérience exceptionnel qui contribuent très largement au « savoir-faire de la Société du Grand Paris ».

La transmission des savoirs aux plus jeunes est également un axe que la société a développé en accueillant sur l'année 2012, une vingtaine de stagiaires dans le cadre de leur stage de fin d'études (grandes écoles, écoles d'ingénieurs ou masters, spécialisés dans les domaines de l'aménagement ou des transports).

Répartition des effectifs par sexe (31/12/2012)



Pyramide des âges au 31/12/2012



Au plan social, l'année 2012 a été marquée par la mise en place des institutions représentatives du personnel : premières élections des délégués du personnel en mai 2012 et premières élections d'une délégation unique de personnel en décembre 2012, ouvrant ainsi un espace de dialogue social. Les prévisions d'effectifs mais également de masse salariale ont été scrupuleusement tenues. Les dispositions de la Convention Collective des Bureaux d'Études Techniques (dite Syntec) ont été mises en œuvre ainsi que des procédures de dépenses applicables aux personnels.

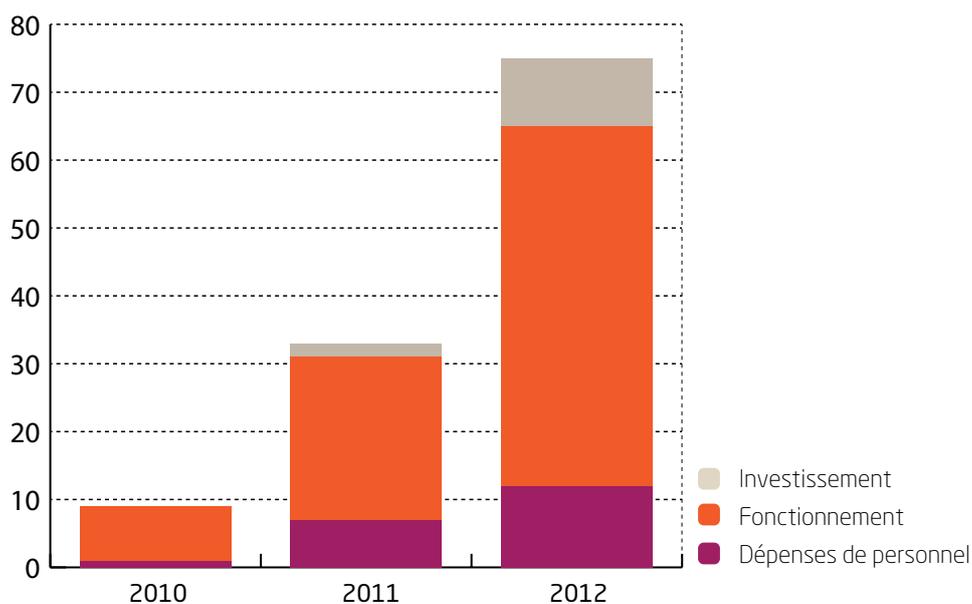
La Société a également porté ses efforts sur la mise en œuvre d'une politique de développement des compétences (élaboration d'un plan de formation et mise en œuvre des entretiens annuels d'évaluation) et a poursuivi sa mise en conformité avec les obligations sociales imposées à toute entreprise en fonction de l'atteinte des seuils d'effectifs (document unique d'évaluation des risques notamment).

La situation financière

Une montée en charge significative des dépenses de la SGP en 2012

En 2012, la Société du Grand Paris a dépensé 77,4 millions d'euros, contre 32,6 millions d'euros en 2011 (+137 %) et 8,5 M€ en 2010. Pour 2013, l'état prévisionnel des recettes et des dépenses approuvé le 23 novembre 2012, prévoit 203,2 millions d'euros de dépenses.

Dépenses de la Société du Grand Paris (en millions d'euros)



Fonctionnement

Les dépenses de personnel se sont élevées à 12 millions d'euros, y compris les charges patronales et la taxe sur les salaires. Près des deux tiers des autres charges de fonctionnement en 2012 sont des dépenses d'études.

*Dépenses de fonctionnement 2012 par typologie de coûts
(hors dépenses de personnel - Montants exprimés en millions d'euros)*

| POSTES DE DÉPENSES | EXÉCUTION |
|---|-------------|
| Études | 35,2 |
| > Études environnementales, socio-économiques, sur l'urbanisation | 2,5 |
| > Études sur l'infrastructure | 20,5 |
| > Études transversales sur les gares | 1,6 |
| > Études spécifiques sur les gares | 7 |
| > Études sur les systèmes et la sécurité | 1,5 |
| > Études sur les sites de maintenance | 1,3 |
| > Études de valorisation | 0,8 |
| Mise en œuvre des enquêtes publiques | 1 |
| Divers | 10,5 |
| > Assistance à maîtrise d'ouvrage générale | 2,1 |
| > Assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée | 4,4 |
| > Divers (conseils, commissaires aux comptes, impôts...) | 4 |
| Fonctionnement courant | 3,1 |
| Dotations aux amortissements | 0,4 |
| Subventions versées | 4 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 54,2 |

Les subventions versées représentent 4 millions d'euros sur les 54,2 millions d'euros de dépenses de fonctionnement (hors dépenses de personnel).

Ces 4 millions d'euros de subventions versées concernent :

- ▶ pour 3,2 millions d'euros le financement du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP (participation de la SGP à hauteur de 30 %);
- ▶ pour 0,3 million d'euros le financement de l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 pour le passage de 6 à 8 voitures;
- ▶ pour 0,4 million d'euros le financement des études sur la ligne orange, la SGP subventionnant à 50 % ces études;
- ▶ pour 0,1 million d'euros les contrats de développement territorial.

Investissement

Les dépenses d'investissements se sont élevées à 11,2 millions d'euros en 2012, en forte augmentation par rapport à 2011 (1,5 million d'euros en 2011).

Elles ont consisté :

- ▶ pour 10,4 millions d'euros en acquisitions foncières. Trois terrains ont en effet été acquis par voie amiable par la SGP au cours du quatrième trimestre 2012 : à Aulnay-sous-Bois (93), à Champigny (94) et à Issy-les-Moulineaux (92);
- ▶ pour un montant de 0,4 million d'euros, en acquisition d'équipement et de matériel de bureau, notamment dans le cadre de la poursuite de l'aménagement des locaux à Saint-Denis (93);
- ▶ et, pour le reste, soit 0,2 million d'euros en investissements immatériels (bases de données, etc.).

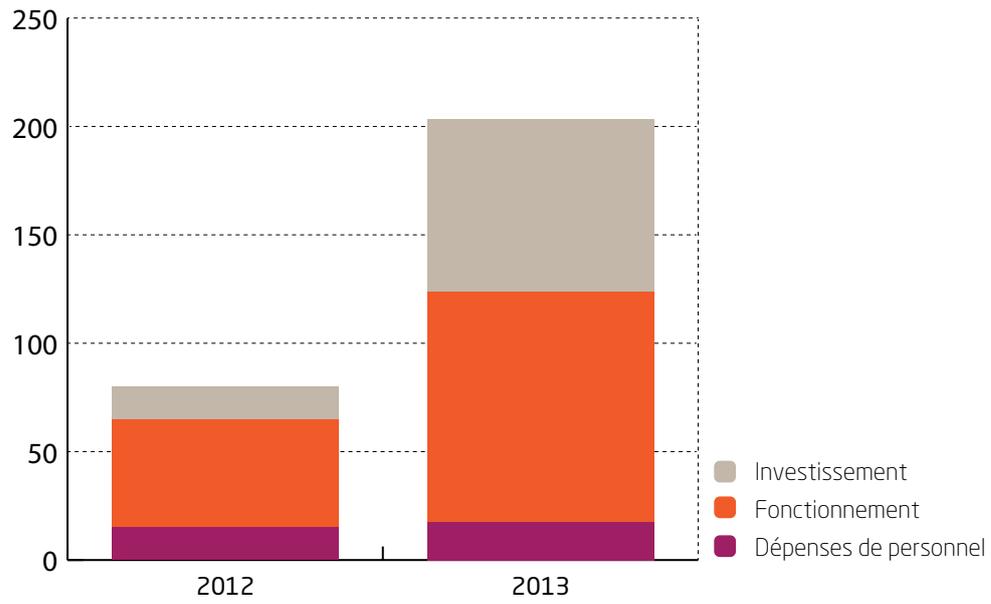
Perspectives pour 2013

Pour 2013, le montant total des dépenses prévisionnelles approuvées à l'unanimité par le Conseil de surveillance du 23 novembre 2012 est de 203,2 millions d'euros.

Ce montant se décompose en :

- ▶ 17,6 millions d'euros de dépenses de personnel;
- ▶ 105,9 millions d'euros de fonctionnement autre que les charges de personnel;
- ▶ 79,7 millions d'euros de dépenses d'investissement.

Dépenses 2012 et prévisionnelles 2013 de la Société du Grand Paris



Les dépenses de fonctionnement prévisionnelles 2013 autres que les dépenses de personnel par typologie de coûts (Montants exprimés en millions d'euros)

| POSTES DE DÉPENSES | EXÉCUTION 2012 | EPRD 2013 - BUDGET INITIAL |
|---|----------------|----------------------------|
| Études | 35,2 | 44,8 |
| > Études environnementales, socio-économiques, sur l'urbanisation | 2,5 | 2,3 |
| > Études sur l'infrastructure | 20,5 | 31,5 |
| > Études transversales sur les gares | 1,6 | 5,5 |
| > Études spécifiques sur les gares | 7 | 3,1 |
| > Études sur les systèmes et la sécurité | 1,5 | 0,1 |
| > Études sur les sites de maintenance | 1,3 | 1,5 |
| > Études de valorisation | 0,8 | 0,8 |
| Mise en œuvre des enquêtes publiques | 1 | 3,5 |
| Divers | 10,5 | 27,6 |
| > Assistance à maîtrise d'ouvrage générale | 2,1 | 11,2 |
| > Assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée | 4,4 | 9 |
| > Divers (conseils, commissaires aux comptes, impôts...) | 4 | 7,4 |
| Fonctionnement courant | 3,1 | 4,6 |
| Dotation aux amortissements | 0,4 | 0,9 |
| Subventions versées | 4 | 24,5 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 54,2 | 105,9 |

Les subventions versées

Près du quart des dépenses de fonctionnement en 2013 seront constituées de subventions versées par la SGP :

- ▶ la Société du Grand Paris participe, à hauteur de 30 %, au financement du prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP ; en 2013, cette participation sera provisoirement portée à 42 % du financement des prochaines phases d'étude, dans le cadre d'un protocole global

et d'une convention de financement; la SGP dépensera à ce titre 2,1 millions d'euros en 2013 pour l'achèvement des études d'avant-projet et 14,2 millions d'euros pour les études de la phase Projet;

- ▶ en outre, la SGP participe au financement de l'adaptation des stations existantes de la ligne 14 pour le passage de 6 à 8 voitures, à hauteur d'un montant prévisionnel de 1,6 million d'euros pour 2013;
- ▶ la SGP subventionne à 50 % les études sur la ligne orange, pour 5,7 millions d'euros en 2013, selon les dépenses estimées par le STIF.

Les études

Les études représenteront en 2013 plus de la moitié du budget de fonctionnement de l'établissement hors subventions versées.

Sur les 45,1 millions d'euros d'études, 70 % concernent l'infrastructure, dont notamment le complément d'études préliminaires à réaliser sur les tronçons ne faisant pas l'objet en 2013 d'études de maîtrise d'œuvre, la poursuite de forages de reconnaissance des sols sur le réseau, des études relatives aux prévisions de trafics...

Les dépenses d'assistance à maîtrise d'ouvrage

Le budget 2013 prévoit un montant total des dépenses d'assistance à maîtrise d'ouvrage de 20,2 millions d'euros. Ces dépenses comprennent:

- ▶ des dépenses nécessaires au pilotage des études de maîtrise d'œuvre et à la conduite d'opération pour un montant de 11,2 millions d'euros (assistance à maîtrise d'ouvrage générale);
- ▶ des dépenses d'assistance spécialisée telles que l'assistance géotechnique ou l'assistance aux négociations foncières, pour un montant de 8,8 millions d'euros.

Les dépenses liées à la mise en œuvre des enquêtes publiques

Comme en 2012, les dépenses liées à la mise en œuvre des enquêtes publiques sont principalement d'ordre réglementaire: production et édition des dossiers, sites internet, organisation des réunions publiques... S'y ajouteront en 2013 des frais de publicité réglementaire.

Au titre des frais de réunions publiques, 3,5 millions d'euros ont été inscrits au budget initial 2013, pour financer :

- ▶ l'enquête publique sur le tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs et des enquêtes publiques sur trois autres tronçons ;
- ▶ et trois autres tronçons supplémentaires, ainsi qu'une phase de concertation préalable à l'enquête publique.

Pour mémoire, cette concertation préalable a été conduite entre septembre et novembre 2012 s'agissant du tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs.

Les dépenses d'investissement

Elles comprennent des dépenses d'acquisition foncière, les premières études immobilisées (études de maîtrise d'œuvre) ainsi que, marginalement, des dépenses d'équipement.

▶ Acquisitions foncières: 43 millions d'euros

La SGP poursuivra en 2013 sur le tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs, par voie amiable, les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du réseau. Une enveloppe globale de 43 millions d'euros, correspondant à des parcelles identifiées, est prévue à cet effet. Cette enveloppe correspond pour 80 % à des acquisitions de parcelles privées et pour 20 % à des acquisitions de parcelles publiques.

Sur le plan de la gestion foncière, la SGP met en place en 2013 le dispositif de gestion intercalaire et de sécurisation des biens acquis ou loués pour la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris. D'autres marchés d'assistance foncière seront conclus au fur et à mesure du lancement des futurs tronçons.

▶ Études de maîtrise d'œuvre: 35 millions d'euros

Ces dépenses concernent uniquement le tronçon Pont-de-Sèvres - Noisy-Champs. Elles sont détaillées dans le tableau suivant:

Dépenses d'études en section d'investissement - Détail

(Montants en millions d'euros)

| POSTES DE DÉPENSES | MONTANT |
|--|-------------|
| Études sur l'infrastructure | 20,3 |
| Études de dépollution | 5 |
| Études sur les systèmes et la sécurité | 7,4 |
| Études sur les sites de maintenance | 2,3 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 35,0 |

▶ Équipement de la SGP: 1,7 million d'euros

Il s'agit de dépenses relatives aux systèmes d'information ainsi qu'à l'équipement des locaux.

Les financements

Le financement des dépenses de la Société du Grand Paris pour la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris et la contribution de 300 millions d'euros au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen est fondé sur :

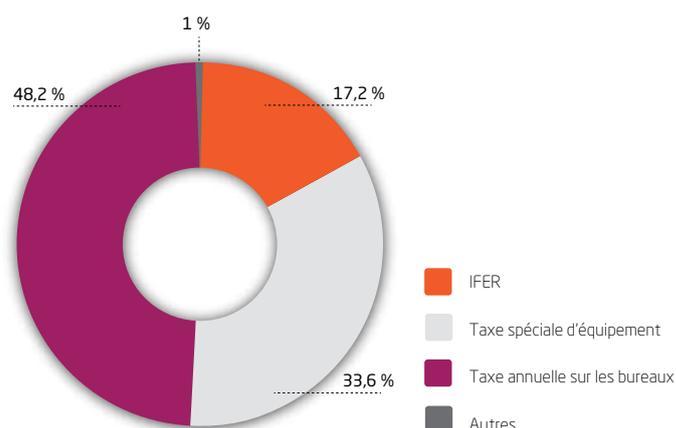
- ▶ des recettes fiscales affectées, de trois natures : une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), assise sur les matériels roulants de transport ferré de voyageurs en Ile-de-France, une taxe spéciale d'équipement, une fraction de la taxe annuelle sur les bureaux ;
- ▶ des concours publics attendus de l'État et de certaines collectivités territoriales franciliennes (région, départements) ;
- ▶ 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.

La composante de l'IFER affectée à la Société du Grand Paris a été mise en place dès 2010. Elle représente environ 60 millions d'euros par an. La taxe spéciale d'équipement et la taxe annuelle sur les bureaux ont été mises en place en 2011 produisant respectivement 117 millions d'euros et 168 millions d'euros au profit de la SGP.

En outre, comme le prévoient les règles de la comptabilité publique, la SGP dépose sa trésorerie auprès du Trésor public. Ces dépôts sont rémunérés et ont produit 2,8 millions d'euros d'intérêts sur l'exercice.

Au total, la Société du Grand Paris a enregistré 348,6 millions d'euros de recettes en 2012. Les recettes attendues en 2013 sont équivalentes.

Recettes de la Société du Grand Paris en 2012





Immeuble « Le Cézanne » à Saint-Denis, siège de la Société du Grand Paris.

Perspectives 2013

Au moment où s'achève la rédaction du présent rapport, le Premier ministre a annoncé ses arbitrages le 6 mars 2013 sur le Nouveau Grand Paris, permettant de poursuivre dans la durée et avec les financements adéquats, la réalisation du Grand Paris Express.

Il appartient à la Société du Grand Paris (SGP), pour ce qui la concerne, de mettre en œuvre la feuille de route arrêtée par le Gouvernement jusqu'à la mise en service complète du nouveau réseau. Il lui appartient également de proposer les optimisations nécessaires du projet et de déterminer, avec les autres maîtres d'ouvrages, les conditions de sa contribution exceptionnelle au financement d'Eole et d'opérations inscrites au plan de mobilisation de la région

Pour ce qui concerne les opérations sous sa maîtrise d'ouvrage, le budget pour 2013 voté par le Conseil de surveillance le 23 novembre dernier, dans l'attente des décisions gouvernementales, devra être actualisé, afin de permettre à la SGP de mener les études nécessaires et d'amplifier les acquisitions foncières. La SGP préparera également l'ouverture, dès cette année, de l'enquête publique sur la ligne 15 sud, entre Pont de Sèvres et Noisy-Champs. Elle validera le dossier d'investissement de ce tronçon, en vue d'une mise en service complète du tronçon à l'horizon 2020. Elle préparera les dossiers des enquêtes publiques et des opérations d'investissement des tronçons suivants. Elle engagera également, en liaison étroite avec les maires, les premières consultations relatives à l'aménagement et à la valorisation foncière au droit des gares.

La préparation de ces décisions donnera lieu à de nombreux échanges avec les services de l'État, ses établissements publics, avec l'autorité organisatrice et les opérateurs de transports. Fidèle à sa méthode fondée sur la concertation, la SGP continuera d'avancer de concert avec les maires et les collectivités territoriales, notamment au sein des comités de pilotage ou des conférences de tronçons.

Le Directoire, le Conseil de surveillance et le Comité stratégique seront donc amenés, chacun pour ce qui relève de sa compétence, à adopter les mesures et orientations nécessaires à la concrétisation du Nouveau Grand Paris.

Direction de la communication de la Société du Grand Paris

Conception/réalisation : euro2c

Illustrations couverture : Jacques Ferrier

Architectures / Sensual City Studio.



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

www.societedugrandparis.fr

LE GRAND
PARIS