

Rapport d'activité 2016

Grand Paris
Express:
une dynamique
économique
et sociale enclenchée

- p.04** La carte du réseau du Grand Paris Express
- p.06** Entretien avec **Philippe Yvin**
- p.10** Les faits marquants de 2016
- p.25** L'avancée des travaux ligne par ligne
- p.26** Bilan 2016 en data
- p.28** Entretien avec **Bernard Cathelain**
- p.47** La Société du Grand Paris
- p.49** Une vision au service de tous les territoires
- p.58** Entretien avec **Frédéric Brédillot**
- p.60** Ressources humaines
- p.61** Organigramme
- p.63** Situation financière 2016

Rapport d'activité 2016.
Le présent rapport constitue le rapport du directoire prévu par l'article 15 du décret n° 2010-756 de juillet 2010 relatif à la Société du Grand Paris.

02

page 23.



page 51.



page 36.



page 54.



Observations du conseil de surveillance sur le Rapport d'activité de la Société du Grand Paris

L'année 2016 a marqué l'engagement des travaux de génie civil sur la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, et ce dans le respect du calendrier prévu, grâce à l'intense mobilisation des équipes de la Société du Grand Paris, dont il faut saluer l'exemplaire collaboration avec le conseil de surveillance. Il faut également souligner la bonne gestion de la Société du Grand Paris : alors que le conseil de surveillance a approuvé, en mars 2016, le compte financier et l'affectation des résultats de la Société du Grand Paris, le directoire a été autorisé pour la première fois à recourir à l'emprunt auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI). Ainsi, preuve de l'engagement réel des travaux, le budget 2017 augmenté-t-il de 58 % par rapport à 2016 pour 1,758 milliard d'euros de dépenses.

Sur le plan de l'avancement du projet, au-delà des travaux de génie civil sur la ligne 15 Sud, les lignes 14 et 16 auront vu les travaux préparatoires commencer. Par ailleurs, la Société du Grand Paris a acquis, à Aulnay-sous-Bois, sur l'ancien site du Groupe PSA, près de 29 hectares de terrains nécessaires à la réalisation du centre d'exploitation des lignes 16 et 17. À terme, 400 emplois directs seront créés grâce à ce centre d'exploitation. Le travail de concertation, enfin, est plus que jamais d'actualité pour articuler l'ouverture des chantiers et le quotidien des Franciliens. À cet effet, un médiateur a été nommé et la commission d'indemnisation des commerçants a commencé à œuvrer.

Enfin, la Société du Grand Paris a également signé une convention avec les départements du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine pour organiser la gestion des impacts des chantiers sur la circulation.

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

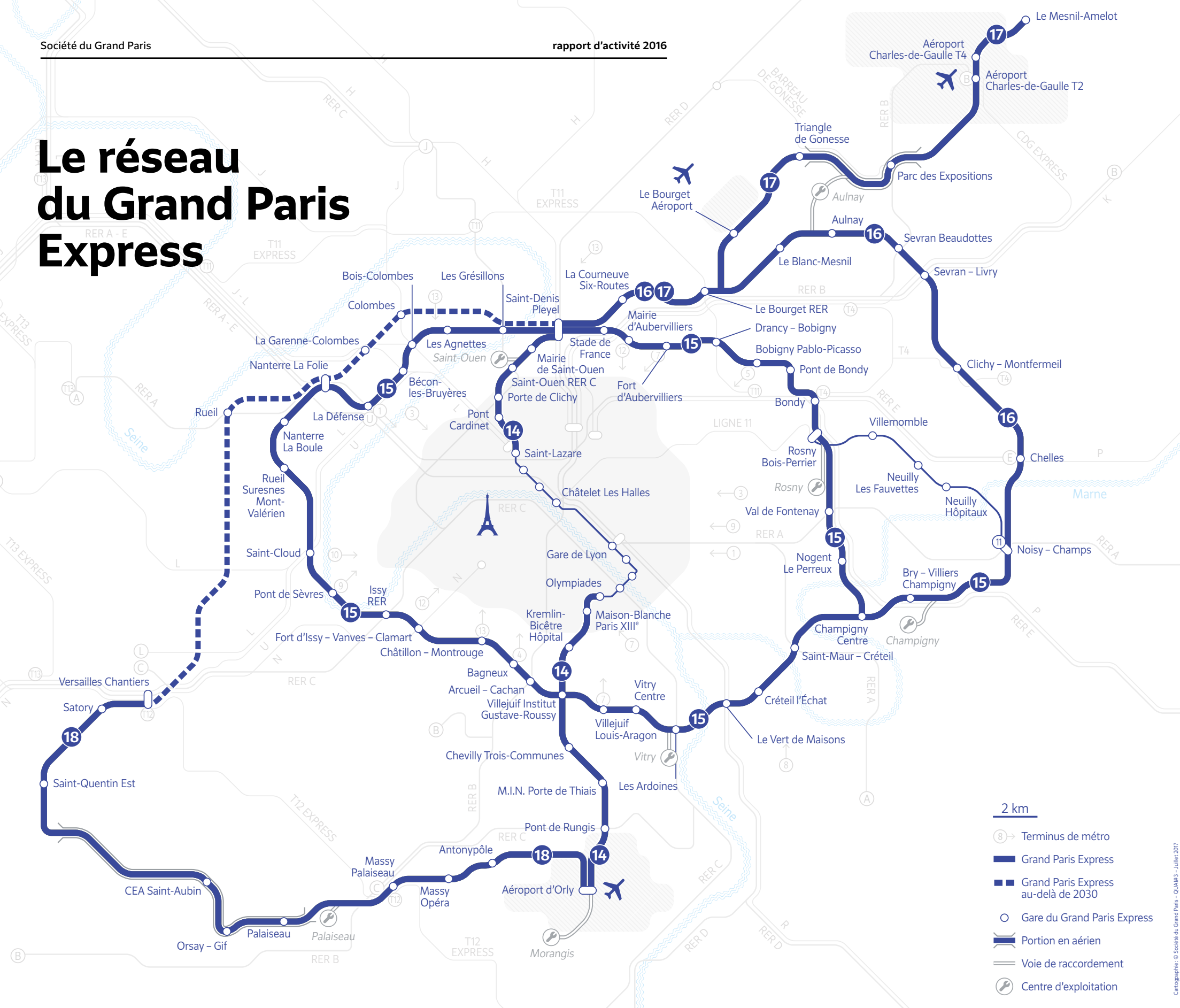
03

**Jean-Yves
Le Bouillonnet,
président
du conseil de
surveillance**



Le réseau du Grand Paris Express

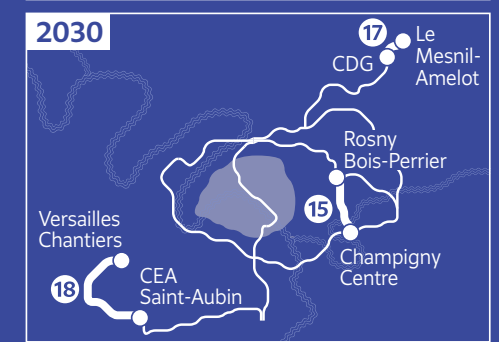
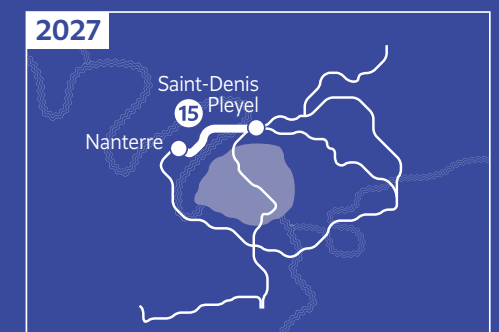
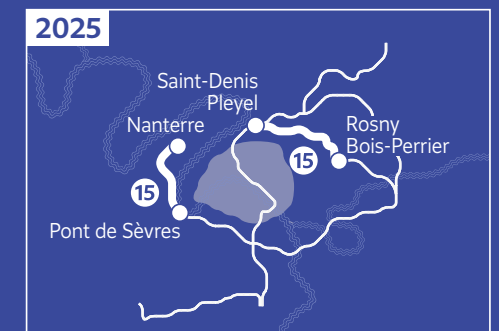
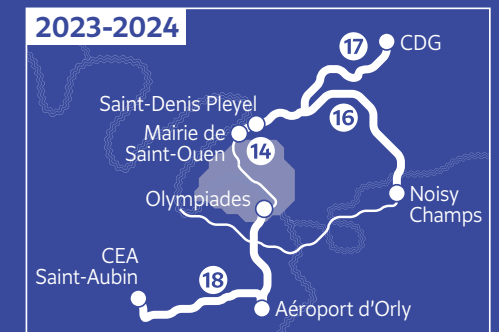
04



- Terminus de métro
- Grand Paris Express
- Grand Paris Express au-delà de 2030
- Gare du Grand Paris Express
- Portion en aérien
- Voie de raccordement
- Centre d'exploitation

Cartographie: © Société du Grand Paris - OUM/MS - Juillet 2017

Calendrier de mises en service



"Dialogue et concertation avec les Franciliens font partie de notre ligne de conduite depuis l'origine du projet."

Entretien avec Philippe Yvin,
président du directoire de la Société du Grand Paris



"Notre nouveau métro entraîne la construction de logements, réduit les inégalités territoriales et renforce l'attractivité économique de la région Capitale"

08

Entretien avec Philippe Yvin, président du directoire de la Société du Grand Paris

Vous aviez annoncé que 2016 serait une année "effervescente".

Philippe Yvin L'année 2016 marque le démarrage des travaux de génie civil sur trois sites anticipés, ainsi que la sélection de toutes les maîtrises d'œuvre. La fin du processus des enquêtes publiques représente l'aboutissement d'un travail mené avec les conseils départementaux, les maires et les Franciliens. 2016, c'est aussi la notification de 106 marchés et la création d'une nouvelle direction à la Société du Grand Paris, la direction des risques pour accompagner la phase travaux. Les projets d'aménagement connaissent un fort développement avec, notamment, le lancement du concours "Inventons la Métropole".

Le démarrage des premiers chantiers de génie civil implique-t-il une intensification du dialogue avec les Franciliens ?

P. Y. Dialogue et concertation avec les Franciliens font partie de notre ligne de conduite depuis l'origine du projet. Nous déployons des agents de proximité sur les chantiers, conduisons des réunions publiques, communiquons via les réseaux sociaux. Les appels à projets sont toujours plus nombreux avec notamment le Grand Paris de la mobilité, en partenariat avec le STIF. Bientôt ouvrira la Fabrique, un grand espace d'exposition et d'innovation à Saint-Ouen. Pour améliorer l'acceptabilité des chantiers, le comité stratégique de la Société du Grand Paris préconise

un dispositif d'accompagnement des riverains reposant sur la proximité. Depuis 2010, nous en sommes à plus de 630 comités de suivi, réunions publiques, interventions dans les conseils municipaux, comités de pilotage, etc.

Quels sont les grands jalons de l'année 2017 ?

P. Y. D'ici à la fin de l'année 2017, 14 des 16 gares de la ligne 15 Sud seront en construction. Les travaux préparatoires seront en cours sur les lignes 14 Sud et 16. Sur la ligne 15 Sud, les travaux de ripage seront engagés, et l'arrivée du premier tunnelier est programmée. La Société du Grand Paris va se positionner sur les marchés financiers et le programme culturel sera lancé.

Sur le plan financier, la Société du Grand Paris démontre sa solidité, avec une excellente notation sur les marchés et une forte capacité d'emprunt à très long terme...

P. Y. La totalité du fonds de roulement de la Société du Grand Paris sera consommée en 2017. Pour la première fois, le conseil de surveillance a autorisé la Société du Grand Paris à recourir à l'emprunt. Il s'élèvera à 700 millions d'euros cette année. En 2018, la Société du Grand Paris prévoit d'emprunter 2,3 milliards d'euros, et 3,8 milliards en 2019. D'ici à 2020, le besoin de financement de la Société du Grand Paris s'élève à plus de 10 milliards d'euros. Le modèle de financement repose sur la souscription d'emprunts à très long terme. La Société du Grand Paris bénéficie de la meilleure notation possible par l'agence Moody's pour un établissement public en France, au même niveau que celle de l'État.

La Société du Grand Paris est fournisseur officiel de la candidature de Paris pour les Jeux de 2024 et partenaire d'ExpoFrance 2025. Quel est le sens de ces partenariats ?

P. Y. Ce sont deux grands projets fédérateurs et populaires. Les jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 seront créateurs de lien social et de valeur économique. C'est une opportunité pour mobiliser toutes les énergies de la région Capitale et nous sommes heureux de nous engager dans cette dynamique collective. La Société du Grand Paris et ExpoFrance 2025 partagent le même objectif : faire du Grand Paris une métropole de classe mondiale qui rayonne par l'innovation.

Les besoins induits par les chantiers du Grand Paris Express constituent un levier pour l'emploi et l'insertion en Île-de-France. Quelles sont vos actions en ce domaine ?

P. Y. Quelque 4 000 emplois ont déjà été créés : 5% des heures travaillées sur nos chantiers sont réservées à des emplois d'insertion. En 2017, la Société du Grand Paris a lancé l'Observatoire des PME. En lien avec la CCI Paris Île-de-France, il mesure les retombées économiques dont les PME bénéficient grâce aux marchés du Grand Paris Express ; 20 % du montant des marchés de génie civil sont réservés aux PME. L'Académie du Grand Paris sera mise en place d'ici à la fin de l'année, en lien avec la Fédération régionale des travaux publics Île-de-France. Sa vocation : faire appel à des jeunes non diplômés et des demandeurs d'emploi de longue durée. Ils pourront s'y former aux métiers du Grand Paris Express.

Au-delà du métro, le Grand Paris Express favorise un essor nouveau des territoires autour des gares et à proximité du réseau...

P. Y. Avec 140 km² de territoires immédiatement impactés par les 68 gares du Grand Paris Express, notre nouveau métro entraîne la construction de logements, réduit les inégalités territoriales et renforce l'attractivité économique de la région Capitale. Dans ce contexte, l'appel à candidatures international pour l'aménagement du Grand Paris "Inventons la Métropole du Grand Paris", lancé en 2016 avec la Métropole du Grand Paris et la Préfecture de Région, promet l'avènement d'une épopée urbaine. Nous voulons œuvrer pour le rayonnement artistique, culturel et social, les nouveaux usages et modes de vie, la mixité fonctionnelle et sociale. Comme l'avait souligné le président de la République, Emmanuel Macron, lors de sa venue au Mipim à Cannes en mars 2016, il s'agit de faire Paris au carré.

Le Grand Paris Express est aussi une occasion de valoriser la création culturelle...

P. Y. La Société du Grand Paris promeut une culture en mouvement et innovante. Et le public répond déjà présent : l'exposition "Les passagers du Grand Paris Express" installée à l'Espace Landowski de Boulogne, a rassemblé plus de 20 000 visiteurs en deux mois. En 2017, plusieurs grands événements devraient être organisés sur différents sites du Grand Paris Express. Présidé par Rémi Babinet, P.-D.G. de BETC, le Fonds de dotation permet de recueillir des fonds privés pour soutenir la mise en œuvre de nos projets artistiques.

09

Faits marquants 2016

De la Nuit blanche aux appels à projets innovants en passant par la découverte d'une nécropole de 250 tombes et, surtout, le début des travaux de génie civil, l'année 2016, pour la Société du Grand Paris, est pleine d'avancées. L'occasion, pour elle, d'être présente sur tous les plans: culture, innovation ou, encore, dialogue avec les riverains. Résumé en images de cette année fructueuse.

1.



1. ENGAGÉE POUR L'ACCESSIBILITÉ DES FUTURES GARES DU RÉSEAU, la Société du Grand Paris signe, le mercredi 13 janvier, un protocole avec les associations représentatives des grandes familles de handicap.

2.



2. ALORS QUE LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES À LA CONSTRUCTION DE LA FUTURE GARE SAINT-MAUR - CRÉTEIL VIENNENT DE DÉBUTER, la Société du Grand Paris va à la rencontre d'une classe du collège Rabelais, de Saint-Maur-des-Fossés, le jeudi 18 février. Les élèves découvrent le site du puits d'essai construit au bord de la Marne, à 24 mètres de profondeur. Un ouvrage destiné à tester *in situ* le comportement des sols bientôt traversés par le métro pour en fiabiliser la construction.

3. SOUCIEUSE DE PRÉSERVER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE DES VILLES CONCERNÉES par les travaux du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris tient, mercredi 6 janvier, sa première réunion de commission d'indemnisation pour instruire les dossiers des professionnels impactés.

+ D'INFOS
sur societedugrandparis.fr/indemnisation

3.



**La déclaration
d'utilité publique
du prolongement
de la ligne 14, au sud,
est prononcée
le 29 juillet 2016, par décret
du Premier ministre.
Cette ligne automatique
reliera les gares
Olympiades à Aéroport
d'Orly en 16 minutes.**

12



4.



**"Cette mission
me fournit
l'opportunité
de participer
à la réalisation
d'un grand projet
d'intérêt général."**

4. INTERVIEW DE MICHEL THÉNAULT

Retraité de la haute administration, Michel Thénault a été nommé le 11 avril 2016 médiateur de la Société du Grand Paris. Cette création de postes témoigne de la volonté de la Société du Grand Paris de conduire le projet du Grand Paris Express de manière exemplaire vis-à-vis des riverains, notamment à travers un dialogue bienveillant. Chaque demande de médiation fait l'objet d'un traitement gratuit, confidentiel et impartial.

En quoi consiste votre mission de médiateur au sein du Grand Paris Express ?

Michel Thénault Mon rôle est d'intervenir à la demande d'un particulier pour tenter de résoudre à l'amiable un différend persistant relatif aux travaux. Je cherche à amener cette personne à renouer le dialogue avec la Société du Grand Paris, à confronter les points de vue et à trouver les bases d'un accord qui préserve les intérêts de chacun. Par ailleurs, je participe, aux côtés de la Société du Grand Paris, à la mise en place du dispositif des mesures préventives. Au cœur de celui-ci figurent la présence d'agents de proximité et le déploiement d'une communication dynamique aux abords des chantiers.

Qu'est-ce qui vous a amené à cette fonction ?

M. T. La mission de médiateur prolonge les fonctions qui m'ont été confiées au cours de mon parcours dans la fonction publique de l'État, qu'il s'agisse de celles que j'ai longtemps exercées comme préfet ou de celles que j'ai assumées à la section du contentieux du Conseil d'État. Même si le médiateur est totalement indépendant, cette mission me fournit l'opportunité de participer, en tentant de résoudre d'éventuels différends, à la réalisation d'un grand projet d'intérêt général.

Comment les Franciliens peuvent-ils vous solliciter ?

M. T. Tout particulier peut, après avoir saisi la Société du Grand Paris, formuler une demande de médiation si la réponse que celle-ci lui a apportée ne le satisfait pas, en renseignant le formulaire disponible sur le site de la Société du Grand Paris. Il est aussi possible de me solliciter par e-mail (mediateursgp@societedugrandparis.fr) ou par courrier postal : Médiateur auprès de la Société du Grand Paris, 30, avenue des Fruitières, 93200 Saint-Denis.

13

5.



5. APRÈS VITRY-SUR-SEINE, EN 2015, L'EXPOSITION "LES PASSAGERS DU GRAND PARIS EXPRESS" s'installe en mars à l'Espace Landowski, à Boulogne. Parmi les nouveautés: les perspectives des neuf gares de la ligne 16 et une visite virtuelle des quartiers des futures gares.

7.



7. POUR LA 5^E ANNÉE CONSÉCUTIVE, LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS PARTICIPE AU MIPIM, marché international des professionnels

de l'immobilier. À cette occasion, elle présente la maquette numérique 3D du Grand Paris aux 20 000 visiteurs internationaux. Pour l'édition 2016, les lignes 15 Sud et

15 Ouest font l'objet d'une modélisation très fine permettant de prendre la mesure du potentiel d'aménagement des territoires du Grand Paris.

6. LE CONSEIL DE SURVEILLANCE EST RÉUNI LE JEUDI 10 MARS

et approuve, à l'unanimité, le compte financier et l'affectation des résultats de la Société du Grand Paris.

+ D'INFOS

sur societedugrandparis.fr/conseil-de-surveillance/mars-2016

8.



8. LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS SE DOTE EN 2016 D'UNE DIRECTION DES RISQUES, de l'audit et du contrôle interne (Draci) avec le recrutement de son directeur Guillaume Lamy. La Draci a vocation à structurer, piloter et développer la démarche

d'ensemble de management des risques de la Société du Grand Paris. Elle s'assure, notamment, de l'implication de chaque acteur à son niveau, en lien étroit avec l'ensemble des directions et services concernés.

11. L'AGENCE RÉGIONALE DE SANTÉ (ARS) ÎLE-DE-FRANCE ET LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS SIGNENT, LE 12 AVRIL, UNE CONVENTION DE COLLABORATION.

Ce partenariat innovant en France, entre acteurs de la

santé et de l'aménagement urbain, permettra que le développement du réseau Grand Paris Express et de ses gares répondent le mieux possible aux besoins des Franciliens en matière d'accès à l'offre de soins et de qualité du cadre de vie.

9, 10. LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS PARTICIPE AU SALON DES MAIRES D'ÎLE-DE-FRANCE qui a lieu au Paris Event Center, porte de la Villette, du 12 au 14 avril. L'occasion pour elle de signer trois conventions: la première avec

l'Agence régionale de santé d'Île-de-France, la seconde avec Plaine Commune et BâtiPlaine, et la troisième avec l'Office national des forêts pour la mise en œuvre de mesures compensatoires sur la ligne 15 Sud.



9.



10.

12. POUR MARQUER LE LANCEMENT DES TRAVAUX DU GRAND PARIS EXPRESS ET DE SA PROGRAMMATION ARTISTIQUE ET CULTURELLE, la Société du Grand Paris réunit plus de 5 000 Franciliens, le

samedi 4 juin, pour une journée inaugurale sur le chantier de la future gare Fort d'Issy – Vanves – Clamart. Parade, performances et grand bal populaire rythment cette journée festive. Issu d'une concertation entre habitants et

artistes, "KM1" inaugure le programme artistique et culturel du Grand Paris Express imaginé par José-Manuel Gonçalves.



12.

13. EN JUILLET, LE TROISIÈME PUIITS D'ESSAI du Grand Paris Express est réalisé à Boulogne. Des tests y sont menés pendant quelques mois pour examiner le terrain sous toutes les coutures. L'ouverture restera en place pour devenir l'un des 38 ouvrages annexes de la ligne 15 Sud.



13.

14. LE JEUDI 7 AVRIL, LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS ORGANISE SES PREMIERS "ATELIERS DE LA CRÉATION". Elle réunit les équipes créatives du Grand Paris Express: ingénieurs, architectes, designers, directeurs artistiques, urbanistes et

paysagistes. Des temps d'échange avec l'ensemble des concepteurs du futur métro pour valoriser la dimension créative de ce grand projet.

+ D'INFOS
sur culture
-grandparisexpress.fr

15.



15. EN OCTOBRE 2016, SONT DÉVOILÉS LES 61 SITES RETENUS dans le cadre de l'appel à projets "Inventons la Métropole du Grand Paris" au Pavillon Baltard (lire page 54).

17. LE 11 JUILLET, LE CONSEIL DE SURVEILLANCE ADOPTE LE PROTOCOLE-CADRE DU FINANCEMENT DU RER E qui porte la contribution de la Société du Grand Paris à 1,5 milliard d'euros. Il adopte

également plusieurs conventions de financement pour la modernisation des réseaux de transports existants: prolongement des lignes 11, 14 Nord et 14 Sud.

16. LE 20 SEPTEMBRE, LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS REJOINT PARIS 2024 comme Fournisseur officiel de la candidature de Paris à l'organisation des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Avec la mise en service de plusieurs de ses lignes d'ici à 2024, le Grand Paris Express garantira au public des Jeux des conditions de transport exceptionnelles.

18.



18. À L'OCCASION DE LA NUIT BLANCHE, LE 1^{ER} OCTOBRE, les Franciliens découvrent l'installation immersive et

poétique de l'artiste Tobias Rehberger et les sets du musicien Thylacine, sur l'île Saint-Germain, entre les futures gares Issy RER et Pont de Sèvres.

14.



4
PARIS
Ville candidate
Jeux Olympiques de 2024

Société
du Grand
Paris

FOURNISSEUR OFFICIEL

19, 20, 21, 22.
LE 10 JUIN, DANS LE CADRE DU FESTIVAL FUTUR EN SEINE,

la Société du Grand Paris présente les cinq lauréats de son premier appel à solutions innovantes "Le Grand Paris des commerces et services de proximité". Lancée début avril 2016, cette initiative a pour objectif de faire émerger des solutions à expérimenter sous six mois. Elles doivent répondre,

dès aujourd'hui, aux besoins des commerçants et des populations en période de chantiers, et, ensuite, aux nouveaux usages liés aux infrastructures mises en service d'ici à 2030. La Société du Grand Paris annonce également le thème de son deuxième appel à projets "Le Grand Paris de la mobilité" qui doit tester des solutions en matière de mobilité pendant la phase de chantier.

+ D'INFOS

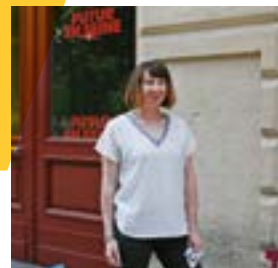
sur tous les appels à projets innovation.societedugrandparis.fr

19.



21.

20.



22.



"Nous avons pu imaginer et développer un projet en partenariat avec des professionnels"

23.

23. DÉFI JEUNES TALENTS: INTERVIEW DE L'ÉQUIPE "MÉTÉO DU CHANTIER"

En septembre 2016, 17 jeunes apprentis entrepreneurs issus de filières variées se lancent dans le programme d'innovation ouverte de la Société du Grand Paris. Coachés par des experts, les étudiants travaillent en équipe pendant un an à la Fabrique du métro, à Saint-Ouen, pour réaliser la solution innovante qu'ils ont inventée, en alternance avec leur formation. Explications avec l'équipe du projet "Météo du Chantier" (Chantiéo):

Qu'est-ce qui vous a poussés à participer au Défi Jeunes Talents pour la Société du Grand Paris?

M. D. C. Ce défi est, pour nous quatre, tous étudiants ingénieurs de l'École pour l'informatique et les techniques avancées (Epita), la chance de réaliser notre première expérience entrepreneuriale. Grâce au Défi Jeunes Talents, nous avons pu imaginer et développer un projet en partenariat avec des professionnels de la Société du Grand Paris.

En quoi consiste votre projet?

M. D. C. Il s'agit d'une application mobile destinée à informer les riverains, collectivités, élus et équipes de la Société du Grand Paris sur la "météo du chantier" à proximité de chez eux: avancement des travaux, nuisances potentielles, trafic, etc. Notre application valorise ainsi toutes les actions mises en œuvre de façon pédagogique.

Qu'est-ce qui fait l'originalité du programme d'innovation ouverte de la Société du Grand Paris?

M. D. C. La possibilité d'expérimenter les innovations portées par les étudiants sur le terrain et la présence des coaches. L'impression, enfin, de participer à la coconstruction du Grand Paris Express rend le projet vraiment unique.

Neuf mois après avoir intégré la Société du Grand Paris, quel premier bilan tirez-vous de cette expérience?

M. D. C. Notre projet avance très bien. Nous sommes satisfaits de la progression de notre application et sommes super enthousiastes pour la suite. Nous pouvons déjà voir combien cette expérience nous a permis d'enrichir notre culture, notamment sur la gestion, la création de projets et le travail en équipe.

25.

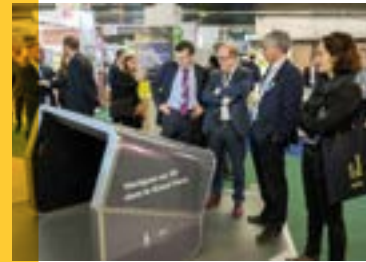
24. LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DE LA LIGNE 15 OUEST

est prononcée, par décret du Premier ministre, le 21 novembre 2016. Les travaux préparatoires sur cette ligne, qui reliera Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel, commencent au deuxième semestre 2017.

**25. EN OCTOBRE, LE CHANTIER DE FOUILLES ARCHÉOLOGIQUES**

mené par l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap), sur le parc du coteau à Vitry Centre, met au jour une nécropole de près de 250 tombes datées de l'Antiquité tardive au Haut Moyen Âge. Le site de la future gare révèle également une église primitive datée entre les V^e et IX^e siècles.

26.



26. DU 30 NOVEMBRE AU 2 DÉCEMBRE, LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS S'EXPOSE AU SIMI, le Salon de l'immobilier d'entreprise qui se tient au Palais des congrès

de Paris. Elle y présente ses différents projets immobiliers connexes et les sites du concours "Inventons la Métropole du Grand Paris" situés à proximité des gares.

27.

**27. EN NOVEMBRE, LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS SIGNE UN PARTENARIAT**

des bonnes pratiques sur les chantiers du Grand Paris Express avec la Fédération nationale des travaux publics (FNTP) et la Fédération régionale des travaux publics d'Île-de-France (FRTP IDF).

20 % du montant des marchés de génie civil réservés aux PME et respect de l'environnement font partie des engagements pour les chantiers. Sans oublier la clause d'insertion sociale de 5 % du volume d'heures de tous les chantiers.

28. LE CONSEIL DE SURVEILLANCE ADOPTE, EN NOVEMBRE, SON BUDGET PRÉVISIONNEL

2017 à la hausse, dont un tiers sera dédié au prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, de la ligne 11 à l'est, et à la modernisation des RER.

Pour la première fois, il autorise le directoire à recourir à l'emprunt, puisqu'en 2017, la totalité du fonds de roulement de la Société du Grand Paris sera consommée.

+ D'INFOS

sur societedugrandparis.fr/conseil-de-surveillance/novembre-2016

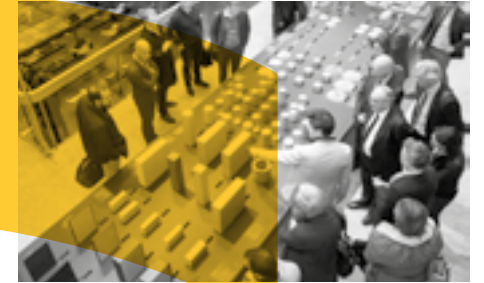
30.

**30. EN DÉCEMBRE, ED'GARE, UN HOLOGRAMME PARLANT, INSTALLÉ FACE AU CHANTIER**

DU GRAND PARIS EXPRESS, rend service aux riverains. Il a été

conçu dans le cadre du premier appel à projets innovants de la Société du Grand Paris. Plans, informations sur les travaux et le quartier: Ed'Gare veille à ce que personne ne s'égare.

29.

**29. LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS LANCE EN OCTOBRE SON TROISIÈME APPEL À PROJETS INNOVANTS**

sur le thème de la gestion des déblais de chantier, aux

côtés de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). La gestion des déblais est considérée comme une réelle opportunité économique.



31.

31. LE COMITÉ STRATÉGIQUE DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS,

présidé par Bernard Gauducheau, préconise, lors de sa séance plénière de décembre, un dispositif d'accompagnement des riverains reposant sur la proximité pour améliorer l'acceptabilité des chantiers.

"Le dialogue se poursuit avec les Franciliens"

32.



32. LA PAGE FACEBOOK COMPTE 44 1754 VISUALISATIONS EN 2016.

Les Franciliens y ont également posté 126 commentaires. La plupart de leurs questions portent sur l'avancée du projet. Le fil Tweeter compte, quant à lui, 1140 000 abonnés.

+ D'INFOS

sur twitter.com/GdParisExpress/ et facebook.com/GrandParisExpress/

33.



33. AU TOTAL, 189 RÉUNIONS SE SONT DÉROULÉES EN 2016 dans les départements

concernés par le Grand Paris Express. L'occasion d'aller au contact des riverains et de répondre à leurs questions.

34.



34. PLUSIEURS ÉVÉNEMENTS À DESTINATION DE TOUTES LES COMMUNAUTÉS se déroulent durant l'année 2016: visite dans les écoles, lancement

des ateliers de la création et divers appels à projets innovants. Début 2017, la Société du Grand Paris va également à la rencontre des associations

environnementales pour leur montrer les actions mises en œuvre pour préserver les milieux naturels sur le territoire de la ligne 15 Sud.

35.



35. LE 1^{ER} DÉCEMBRE, HUIT NOUVEAUX AGENTS DE PROXIMITÉ de la Société du Grand Paris rejoignent la première équipe de quatre agents déjà déployée sur le terrain en septembre 2015. Répartis sur les territoires de la

ligne 15 Sud et de la ligne 16, les agents de proximité sont les yeux et les oreilles de la Société du Grand Paris sur le terrain, ils informent les riverains et répondent à leurs questions durant les travaux.

36.



36. LA FABRIQUE DU MÉTRO, NOUVEAU LIEU INÉDIT qui raconte en temps réel l'aventure humaine et technique du Grand Paris Express ouvre ses portes en 2016 pour accompagner les projets innovants. Bientôt, les

Franciliens pourront découvrir ce lieu. Au programme: parcours dans une gare grandeur nature du futur métro, ateliers scientifiques et créatifs pour petits et grands, balades urbaines...

+ D'INFOS

sur societedugrandparis.fr/la-fabrique-du-metro

37. L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE de la ligne 15 Est est la dernière de l'ensemble du Grand Paris Express à avoir été conclue, le 27 juin 2016. Cet aboutissement de la plus grande concertation d'Europe marque une avancée majeure du projet après trois années de procédures marquées par neuf enquêtes d'utilité publique. Plus de 4 000

personnes ont été impliquées dans le processus au cours des 20 réunions publiques organisées pour le Grand Paris Express. Sur la ligne 15 Est comme sur les autres tracés du Grand Paris Express, la fin des enquêtes publiques démontre la qualité du travail coopératif mené entre la Société du Grand Paris, les conseils départementaux franciliens, les maires et les Franciliens eux-mêmes.

38.



38. INTERVIEW DE VIANNEY ELZIÈRE, DIRECTEUR DE PROJET DE LA LIGNE 18

Vianney Elzière, 51 ans, a rejoint, en juin 2016, la Société du Grand Paris au poste de directeur de projet ligne 18, qui relie la gare Aéroport d'Orly à Versailles-Chantier. Il succède à Brigitte Grégoire qui a fait valoir ses droits à la retraite. Normalien, il a occupé auparavant les postes d'ingénieur en chef de l'armement et de directeur de l'immobilier, de la sécurité et des affaires générales chez SFR.

Quel est votre rôle en tant que directeur de projet ligne 18 ?

V. E. Au sein de la direction du programme, je suis responsable de la bonne fin de l'ensemble du projet de cette ligne stratégique. Mon champ d'intervention couvre les infrastructures, les gares et leurs projets connexes, les systèmes, le matériel roulant et le centre d'exploitation. En ma qualité de représentant de la maîtrise d'ouvrage (MOA), je coordonne les acteurs de la ligne 18, anticipe les impacts et procède aux arbitrages.

Qu'est-ce qui vous a amené à relever ce nouveau défi au sein de la Société du Grand Paris ?

V. E. Avant de rejoindre la Société du Grand Paris, j'ai dirigé le projet du "Campus" de SFR à Saint-Denis, l'un des plus importants projets d'immobilier tertiaire d'Île-de-France. Une fois cette mission achevée, j'ai souhaité changer de dimension et participer au plus grand chantier d'Europe. Car le Grand Paris Express est bien plus qu'un projet de métro. Il contribue à l'aménagement et à l'attractivité du Grand Paris, tandis que la Société du Grand Paris joue un rôle essentiel d'accélérateur d'innovations au service du développement durable.

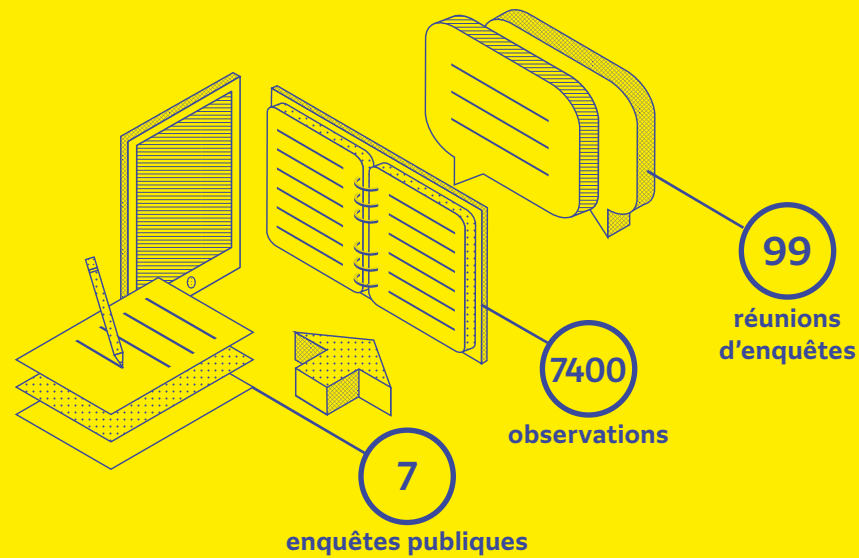
Quels sont, selon vous, les enjeux à relever ?

V. E. Outre le respect du programme en matière de coûts, de délais, de performances et de sécurité, l'ambition de la Société du Grand Paris est de conduire l'ensemble du projet de manière exemplaire, aussi bien vis-à-vis des riverains que de l'environnement : un défi très stimulant ! Autre enjeu opérationnel de ma fonction : veiller à la bonne insertion du Grand Paris Express dans les territoires et, notamment, à l'articulation du métro avec les projets urbains. L'objectif ultime du projet est, bien sûr, de gagner le cœur des Franciliens.

"En ma qualité de représentant de la maîtrise d'ouvrage, je coordonne les acteurs de la ligne 18, anticipe les impacts et procède aux arbitrages."

L'avancée des travaux sur toutes les lignes

2016 en chiffres



7,6 KM, la palissade la plus longue du Grand Paris Express installée à Noisy-Champs

19 sites de l'appel à projets "Inventons la Métropole" à proximité des gares du Grand Paris Express

12 agents de proximité déployés sur le terrain, le long des lignes 15 Sud et 16 pour l'instant

21 tombes d'une nécropole mises à jour sur le chantier de fouilles de Vitry

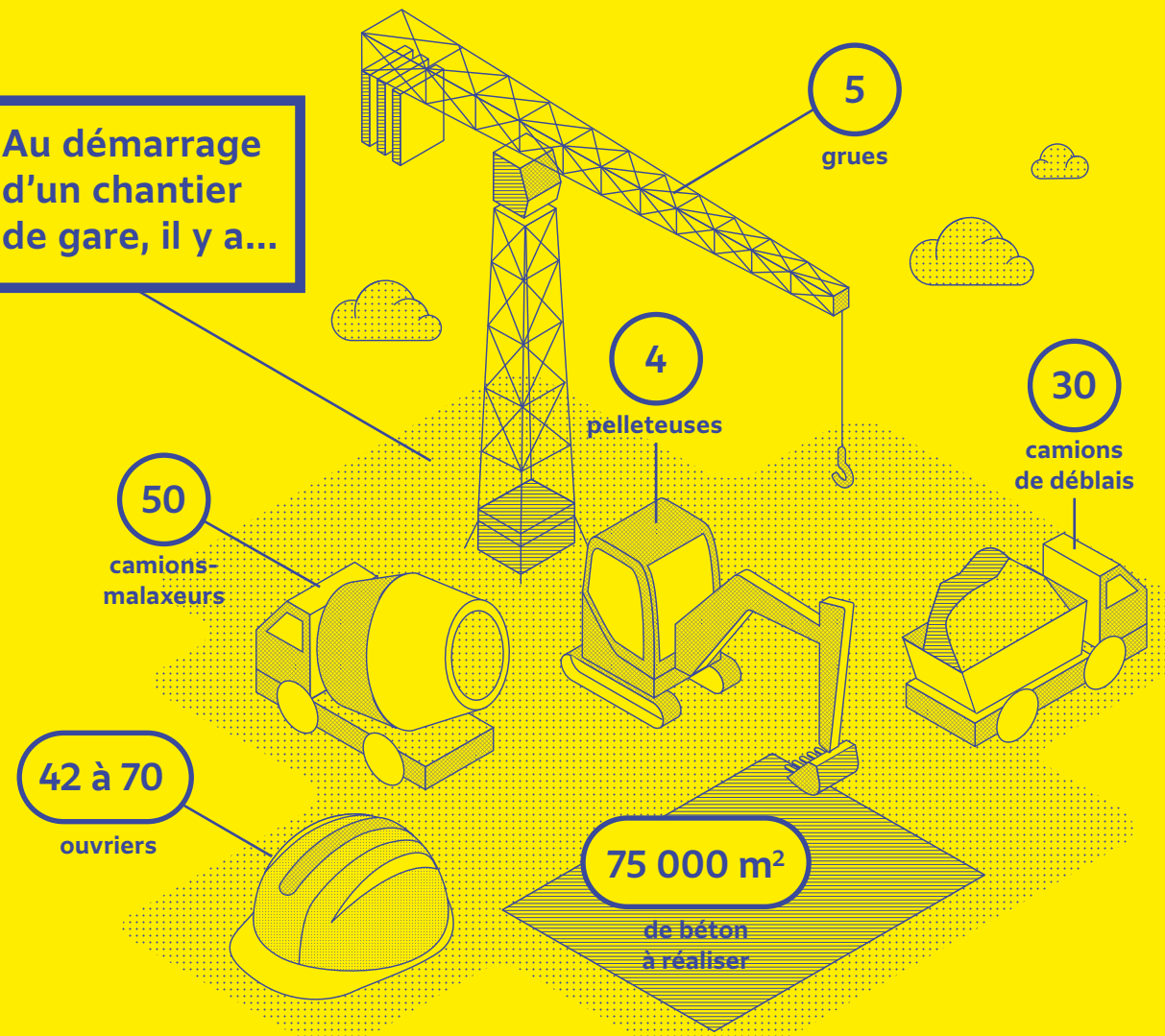
5000 forages déjà réalisés autour du tracé du Grand Paris Express depuis 2012

150 entreprises rassemblent

4 000 personnes travaillant comme prestataires pour la Société du Grand Paris

37 équipes d'architectes à pied d'œuvre

Au démarrage d'un chantier de gare, il y a...



17 jeunes apprentis entrepreneurs rejoignent la Société du Grand Paris pour travailler en équipe pendant un an pour réaliser leurs projets innovants

2500 m² d'espaces dédiés à la Fabrique du métro, lieu d'expérimentation pour le Grand Paris Express

à fin 2017

36 sites en travaux préparatoires

47 sites en travaux de génie civil



Entretien avec Bernard Cathelain

Au sein du directoire, Bernard Cathelain est en charge du programme de conception et de réalisation du projet de transport, de la fonction industrie et achats, de l'ingénierie environnementale et de l'innovation.

Où en est le déploiement des chantiers ?

Bernard Cathelain L'année 2016 a marqué le début des travaux de génie civil, dans trois gares. Aujourd'hui, à Fort d'Issy - Vanves - Clamart, la réalisation des parois moulées de la future gare est engagée. À Arcueil - Cachan ont démarré les travaux de la RATP pour réaliser le pont qui sera poussé sous les voies du RER B. À Champigny Centre, la SNCF a lancé la réalisation d'un ouvrage-cadre. L'année 2017 est celle de la montée en puissance des travaux, avec la grande majorité des gares et des ouvrages de service de la ligne 15 Sud en construction, et le début des travaux préparatoires sur les lignes 14 Sud et 16. L'aménagement autour des gares progresse également. Trois projets immobiliers connexes ont déjà été attribués, un quatrième le sera cette année. Six autres projets seront attribués en 2017 dans le cadre d'"Inventons la Métropole du Grand Paris".

"Engagée dans une démarche d'innovation ouverte, la Société du Grand Paris dialogue aujourd'hui avec un large éventail d'acteurs et de contributeurs."

Quelles sont les avancées en termes d'innovation ?

B. C. Engagée dans une démarche d'innovation ouverte, la Société du Grand Paris dialogue aujourd'hui avec un large éventail d'acteurs et de contributeurs. En 2016, l'innovation a été intégrée dans nos procédures d'achats, avec la demande aux entreprises candidates d'une note de préfiguration des pistes expérimentales susceptibles d'enrichir l'innovation. Les consultations de génie civil de la ligne 16 sont l'occasion de tester l'innovation par les achats. Trois appels à projets innovants clés sont en cours : le "Grand Paris des commerces et services de proximité", dont les solutions proposées sont en train d'être expérimentées, le "Grand Paris de la mobilité", axé sur la circulation et le stationnement pendant les chantiers, et le "Grand Paris des déblais". En avril 2017 a été lancé le "Grand Paris des nouvelles mobilités" autour des mobilités actives, électriques et numériques. Au sein de la Fabrique du métro, notre lieu dédié à l'expérimentation, nous accueillons 17 jeunes apprentis entrepreneurs, pour tester et mettre en œuvre des idées nouvelles. Autre volet : la conception BIM (*Building Information Management*) du projet, qui simplifie et accélère tous les processus opératoires, de la conception à l'exploitation des bâtiments

et ouvrages d'art du nouveau réseau. Cela facilite au quotidien la collaboration entre tous les acteurs concernés par le projet. Cela permet aussi d'alimenter notre maquette territoriale en 3D qui connaît un grand succès auprès du public.

Le respect de l'environnement reste une préoccupation majeure...

B. C. Pour compenser certains impacts négatifs résiduels, nous avons engagé plusieurs actions, dont l'opération de replantation et de travaux forestiers dans cinq forêts franciliennes, avec l'Office national des forêts, prévoyant un suivi de la plus-value écologique pendant 30 ans. La gestion des 45 millions de tonnes de déblais produites tout au long du chantier est aussi un défi. Des expérimentations sont prévues pour déterminer la qualité des déblais dès leur excavation, dans un objectif de valorisation. Il s'agit également de privilégier les voies fluviales et ferroviaires pour l'évacuation des terres. Autre exemple : la géothermie. Sur la ligne 15 Sud, plusieurs gares disposent d'un fort potentiel utilisable pour les besoins énergétiques de la gare et du quartier environnant.

Comment prenez-vous en compte les riverains pendant les chantiers ?


B. C. D'abord, par des mesures de précaution, avec un état du bâti à proximité des zones d'intervention. Ensuite, par l'information, l'écoute et la prévention, complétées par une analyse de sensibilité pour d'éventuelles dispositions complémentaires. Et aussi avec un dispositif de compensations, car le degré de nuisances varie en fonction de chaque public (personnes âgées, femmes enceintes...). Enfin, des mesures d'indemnisation prendront en compte les préjudices directs anormaux et spéciaux causés aux riverains, via une commission dédiée. Le respect des riverains et de l'environnement est une valeur forte de la Société du Grand Paris.

16 gares
toutes connectées
au réseau
de transports
franciliens

300 000
voyages prévus
chaque jour

8 projets
connexes
immobiliers
à l'étude

33 km
de métro
automatique

 Retrouvez les prestataires
de la ligne 15 Sud page 46

**22 com-
munes**
concernées
dans quatre
départements

30



31

Ligne

Pont de Sèvres -
Noisy - Champs

15

Sud

C'est par elle que tout commence:
la ligne 15 Sud, première ligne
entièrement nouvelle du Grand
Paris Express mise en service
à l'horizon 2022, reliera Pont
de Sèvres à Noisy - Champs.
La 15 Sud, c'est 33 km de métro
exploité en souterrain, et 37 km
de tunnels en comprenant
les raccordements aux deux centres
d'exploitation (Champigny et Vitry),
16 nouvelles gares, 22 communes
et quatre départements traversés:
les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne,
la Seine-et-Marne et la Seine-
Saint-Denis. Et plus d'un million
d'habitants - 300 000 voyages
prévus chaque jour - bénéficiaires
de cet accélérateur du quotidien.

Cette seule ligne 15 Sud représente
un investissement d'environ
six milliards d'euros.

**2016, ANNÉE DU LANCEMENT
DES CHANTIERS DE GÉNIE CIVIL**
Après la déclaration d'utilité
publique obtenue en décembre 2014
et le début des travaux préparatoires
en mars 2015, le démarrage
de la phase de travaux de génie
civil est effectif depuis juin 2016
sur la gare Fort d'Issy - Vanves -
Clamart. Le début des travaux est
précédé d'une période d'installation
des chantiers qui a débuté fin 2016
sur trois sites supplémentaires:
l'arrière-gare de Noisy - Champs
et deux puits de départ de tunnelier.

Ligne

2016, une année
charnière pour
la ligne 15 Sud

15

Ces opérations, indispensables, sont de nature diverse: terrassement, installation des bases-vie pour les ouvriers, acheminement des matériels et des équipements, finalisation de la pose des palissades pour délimiter le chantier, installation ou dévoiement de réseaux, déviation de rues, communication auprès des riverains sur les perturbations dans leur quartier, etc. Il s'agit de la première étape avant toute opération où le chantier est délimité pour des raisons de sécurité et de logistique. Les entreprises notifiées ont généralement entre un et trois mois pour installer leurs chantiers. Cette étape est préalable au véritable démarrage du chantier de génie civil.

Trois chantiers ont reçu le feu vert au cours de cette année 2016, charnière pour la ligne 15 Sud, après attribution des appels d'offres correspondants et conformément au calendrier prévu:

Le chantier de la gare Fort d'Issy - Vanves - Clamart lancé en juin 2016 (notification du marché le 1^{er} avril 2016). Partiellement située sous l'actuelle gare

de Clamart, cette gare permet une interconnexion avec la ligne N du Transilien. Pour ce chantier, les travaux de génie civil sont réalisés par le groupement constitué de Bouygues Travaux Publics, en qualité de mandataire solidaire, et de trois filiales du groupe Soletanche Bachy (Soletanche Bachy France, Soletanche Bachy Pieux et Soletanche Bachy Tunnels). Le montant de ce marché représente 66 millions d'euros.

Les opérations de génie civil de l'arrière-gare de Noisy - Champs, à la jonction des lignes 15 Sud et 16 du Grand Paris Express, ont débuté en novembre 2016 (notification du marché le 16 septembre 2016). Elles concernent la construction des voies de garage du terminus et des voies de retournement des trains de la ligne 15 Sud ainsi que le puits d'entrée du tunnelier de la ligne 16 et un niveau de parking. Le marché

de travaux de génie civil de l'arrière-gare de Noisy - Champs est attribué à un groupement constitué des entreprises Dacquin parois moulées et Léon Grosse TP, cette dernière étant mandataire du groupement. Le montant de ce marché représente 51 millions d'euros.

Le marché de génie civil contenant la construction de dix ouvrages sur le tronçon Noisy - Champs - Bry - Villiers - Champigny est également lancé (notification du marché le 30 septembre 2016). Ainsi, la réalisation du tunnel qui relie les deux gares est confiée au groupement Alliance, composé des entreprises Demathieu Bard Construction, NGE Génie Civil, GTS, Guintoli, Impresa Pizzarotti, Implénia, Franki Foundations Belgium et Atlas Foundations. L'entreprise Demathieu Bard est mandataire du groupement. Les travaux incluent la réalisation de deux puits d'entrée de tunneliers au sud de Noisy - Champs, le creusement de 4,9 km de tunnel jusqu'à Bry - Villiers - Champigny (à l'exclusion de la gare) et le creusement du

tunnel de raccordement au centre d'exploitation (site de maintenance et de remisage) de 2,2 km. Sans oublier la réalisation d'un ouvrage de débranchement (une voie qui permet de passer de la voie commerciale au centre d'exploitation) et de sept autres ouvrages annexes. Le montant du marché est fixé à 378 millions d'euros. Les opérations de génie civil ont commencé en janvier 2017.

LES PROCHAINES ÉCHÉANCES

EN 2017: RIPAGES ET PREMIER TUNNELIER
D'ici à la fin de l'été 2017, 14 des 16 gares de la ligne 15 Sud seront en travaux de génie civil. Et 29 des 38 ouvrages annexes de la ligne 15 Sud seront en travaux d'ici à fin décembre 2017. Implantés tous les 800 mètres le long du tracé, ces ouvrages sont indispensables au fonctionnement du métro, à la sécurité et au confort des voyageurs (puits de ventilation, accès de sécurité). Début 2018, toutes les gares seront en construction. En attendant, trois ripages (déplacement d'un ouvrage réalisé à côté de son

À la fin du premier semestre 2017, tous les marchés de génie civil de la ligne 15 Sud seront notifiés.

emplacement définitif pour servir de support au passage des trains) seront réalisés en 2017 sur les chantiers des gares Champigny Centre, Fort d'Issy - Vanves - Clamart et Arcueil - Cachan:

— **Du 23 au 27 janvier:** ripage d'un pont-rail à Champigny Centre réalisé par SNCF Réseau. Il s'agit de l'insertion d'un ouvrage en béton armé dans le talus situé sous les voies de fret SNCF.

— **Du 12 au 16 août:** ripage de la dalle de couverture de la gare Fort d'Issy - Vanves - Clamart sous les voies du Transilien, réalisé avec SNCF Réseau.

— **Du 1^{er} au 5 novembre:** ripage d'un tablier-dalle qui viendra soutenir les voies du RER B à Arcueil-Cachan. Cette intervention est menée par la RATP.

ATTRIBUTION DES MARCHÉS DE GÉNIE CIVIL EN 2017

FIN JANVIER:
Le 4^e lot de génie civil attribué au groupement piloté par Bouygues TP

EN FÉVRIER:
Le 5^e lot de génie civil attribué au groupement piloté par Vinci Construction

EN AVRIL:
Le 6^e lot de génie civil attribué au groupement piloté par Eiffage Génie Civil SAS

À VENIR:
Les deux derniers lots de génie civil seront attribués à l'été



NORD

5,8 km
de tunnel

4 nouvelles
stations

SUD

14 km
de tunnel

7 nouvelles
gares dont 5 en
correspondance
avec RER, métro,
tramway

2 projets
immobiliers
connexes à l'étude



Retrouvez les prestataires
de la ligne 14, page 46

Liiane

Première étape du métro automatique du Grand Paris, le prolongement de la ligne 14 reliera le centre de Paris à Mairie de Saint-Ouen en 2019, au pôle d'affaires de Saint-Denis Pleyel en 2023, et à l'aéroport d'Orly en 2024. Ses prolongements nord et sud achevés, la ligne 14, 100 % souterraine, sera la colonne vertébrale du Grand Paris Express.

LIGNE 14 NORD, PROLONGEMENT DE SAINT-LAZARE À SAINT-DENIS PLEYEL

Étape 1, prolongement de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen
RATP et STIF sont les maîtres d'ouvrage pour la construction du tunnel entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen. Ce premier tronçon, financé à 55 % par la Société du Grand Paris, à 20 % par la Ville de Paris, 13 % par la Région, 3 % par le Conseil Départemental des Hauts-de-Seine, 3 % par le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis et par 6 % de contractualisation en cours. La ligne 14 Nord doit désaturer la ligne 13 du métro au nord de Saint-Lazare et prévoit 40 000 voyageurs aux heures de pointe du matin. Quatre nouvelles stations offriront des correspondances avec la ligne 13, le RER C, la ligne L du Transilien, le tramway T3b en cours de prolongement jusqu'à la porte d'Asnières et les bus. Les travaux de génie civil du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen ont démarré en 2015 pour trois ans. Cette étape prévoit la construction des stations

Pont Cardinet, porte de Clichy, Saint-Ouen RER C et Mairie de Saint-Ouen. Un site de maintenance et de remisage sera édifié à Saint-Ouen; un tunnel de 5,8 km creusé et des ouvrages annexes créés. S'ensuivront les travaux d'aménagement des stations et du tunnel qui permettront, d'ici à 2019, d'effectuer les essais pour la mise en service de ce premier tronçon. Le coût du matériel roulant, financé à 100 % par le Stif, est estimé pour les 35 nouvelles rames à 619,07 M€ (valeur 2015).

Étape 2, prolongement de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel

La Société du Grand Paris est maître d'ouvrage de la seconde phase de prolongement nord, entre Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) et Saint-Denis Pleyel. Investissement global: 3,5 Md€. Le prolongement sur 1,7 km de la ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel reliera le centre de Paris au pôle de Saint-Denis Pleyel (quatre lignes en correspondance du Grand Paris Express). La mise en service de cette seconde étape du prolongement nord de la ligne 14, coordonnée avec celle de la ligne 16, à Saint-Denis Pleyel, est prévue pour fin 2023.

LIGNE 14 SUD, PROLONGEMENT D'OLYMPIADES À AÉROPORT D'ORLY

La ligne 14 Sud relie le centre de Paris à l'Aéroport d'Orly. Prolongée de 14 km pour être en correspondance avec les lignes 15 et 18 du Grand Paris Express, la ligne 7, le tram

Saint-Denis Pleyel - Aéroport d'Orly

T7, le RER C et les bus existants, la 14 Sud concerne 260 000 voyages quotidiens. Sept nouvelles gares favorisent la desserte de 11 communes réparties entre Paris, le Val-de-Marne et l'Essonne. La 14 Sud relie des zones résidentielles denses ainsi que des pôles majeurs: MIN de Rungis, aéroport d'Orly...

La construction de la ligne 14 Sud (investissement: 2,1 Md€) est menée par la RATP qui en a temporairement la maîtrise d'ouvrage. La RATP mène des études de conception des ouvrages et équipements avec la Société du Grand Paris et assure la maîtrise d'ouvrage des infrastructures (en dehors des gares Villejuif Institut Gustave-Roussy et Aéroport d'Orly) et du système de transport (pour l'ensemble de la ligne prolongée de Saint-Denis Pleyel à Aéroport d'Orly). La Société du Grand Paris est responsable des acquisitions foncières, des projets de valorisation, des biens, ouvrages, installations et gares de ce prolongement entre Paris et Orly.

Déclaration d'utilité publique de la ligne 14 Sud: 27 juillet 2016
Travaux de génie civil: 2018
Mise en service de la ligne: 2024

10 gares
dont 8 connectées
au réseau
de transports
franciliens

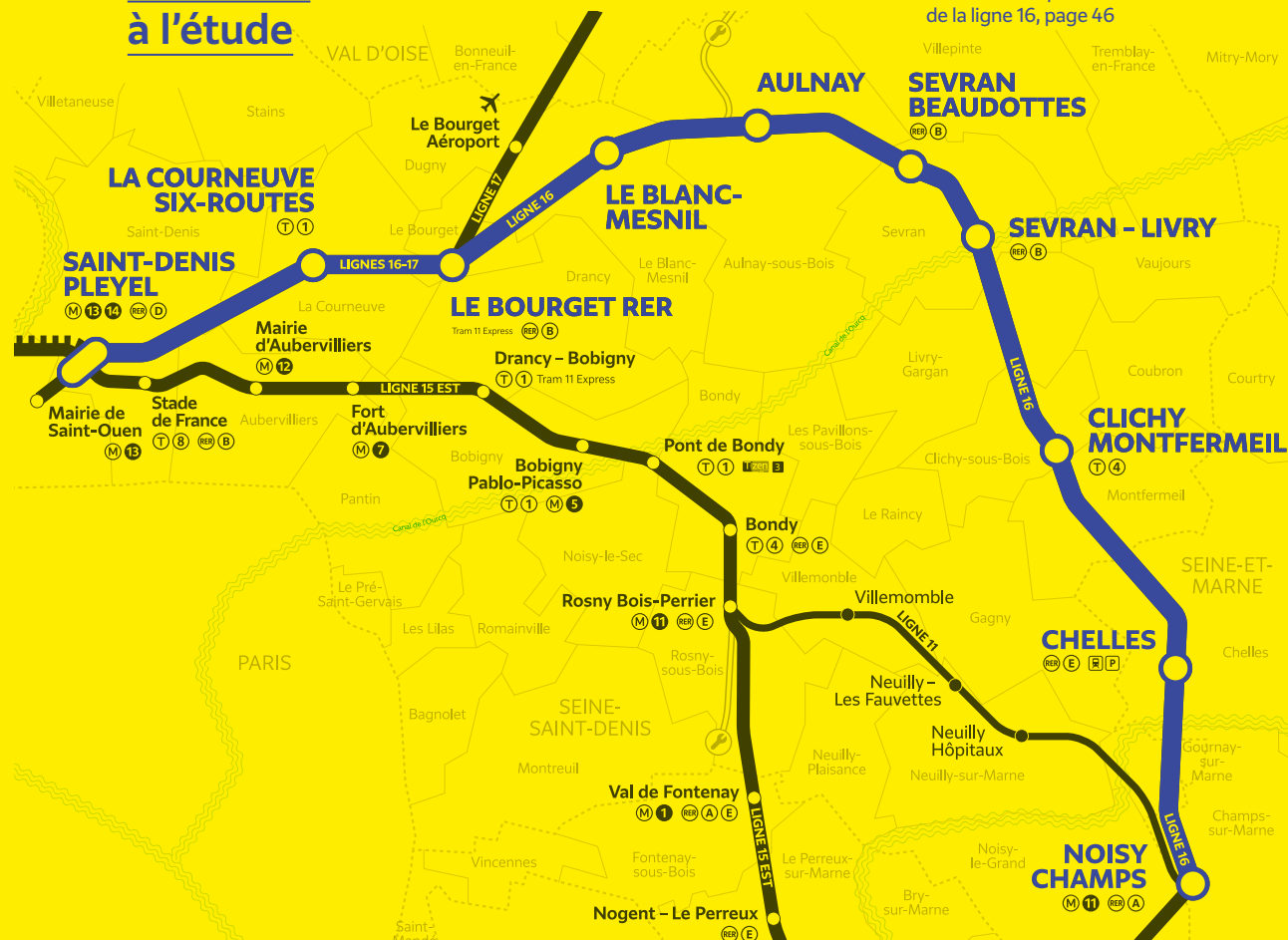
**16 com-
munes**
concernées
dans trois
départements

200 000
voyages prévus
chaque jour

29 km
de métro
automatique

2 projets
immobiliers
connexes
à l'étude

Retrouvez les prestataires
de la ligne 16, page 46



Ligne

Saint-Denis Pleyel - Noisy-Champs

La ligne 16 du Grand Paris Express relie Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs en 26 minutes. Longue de 29 km, dont un tronçon commun de 5,5 km avec la ligne 17 entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget, elle dessert dix nouvelles gares et un centre d'exploitation. Exclusivement souterraine, elle concerne trois départements – la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne et le Val d'Oise – et 16 communes. Grâce à ses nombreuses correspondances (lignes 14, 15, 17 du Grand Paris Express, RER A, RER B, RER D, RER E, T11, T4, lignes Transilien), la ligne 16 joue un rôle clé dans le désenclavement des territoires de l'est francilien. Elle permet 200 000 voyages quotidiens et des gains de temps considérables. La mise en service de cette ligne emblématique du Grand Paris Express est prévue à la fin 2023. Montant global de l'investissement: 4,1 milliards d'euros. Ligne clé dans le cadre de la candidature de Paris aux Jeux de 2024, les impératifs de calendrier de la ligne 16 sont majeurs, avec la desserte des sites olympiques situés à Saint-Denis (Stade de France, centre aquatique), à La Courneuve (centre de water-polo) et au Bourget (village média et sites de compétition). Après la signature, fin décembre 2015, du décret déclarant le projet d'utilité publique, les travaux préparatoires ont débuté début 2016 à Chelles et se termineront en 2018 pour la plupart des sites. Ils consistent, notamment, à déplacer les réseaux enterrés existants,

démolir les bâtiments présents sur les futures zones de chantier, réaliser des travaux de voirie, réaliser des diagnostics et, le cas échéant, des fouilles archéologiques avant le lancement des travaux de génie civil.

L'ATTRIBUTION DES MARCHÉS

En juillet 2016, la Société du Grand Paris a désigné le groupement TEC-6 City, constitué de Setec Bâtiment et de Groupe-6, pour réaliser les études du centre d'exploitation des lignes 16 et 17, situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse. Le centre d'exploitation comprend un site de maintenance et de remisage, un poste de commandement centralisé et un site de maintenance des infrastructures. Implanté sur l'ancien site PSA d'Aulnay, ce centre technique générera à terme 350 emplois. Après le lancement des études en septembre 2016 et le début des travaux en 2020, il doit être opérationnel avant la mise en service de la ligne 16. En juillet 2016, la Société du Grand Paris a publié les avis relatifs aux deux premiers marchés de génie civil de la ligne. Ces appels d'offres portent sur cinq gares (Aulnay, Sevrans-Beaudottes, Sevrans-Livry, Clichy-Montfermeil et Chelles),

16,5 km de tunnel et l'ensemble des ouvrages annexes associés. Le troisième et dernier marché de travaux (génie civil et systèmes) relatif au tronçon compris entre les gares de Saint-Denis Pleyel et Aulnay a été lancé en octobre 2016.

LES PROCHAINES GRANDES ÉTAPES

La Société du Grand Paris a lancé, en octobre 2016, une consultation pour la réalisation d'un programme de logements au-dessus de la gare La Courneuve Six-Routes. Le déploiement des travaux préparatoires va se poursuivre en 2017 sur la ligne 16. 23 des 43 ouvrages de la ligne sont concernés cette année par de telles interventions. Des opérations emblématiques sont menées dans ce cadre, dont le creusement d'un puits d'essai sur le site de la future gare Aulnay, la démolition de la tour Utrillo à proximité de la gare Clichy-Montfermeil, ainsi que le lancement, au printemps 2017, de fouilles archéologiques à Chelles. La procédure d'attribution d'un projet connexe au-dessus et aux abords immédiats de la gare Aulnay sera également lancée au cours de l'année 2017.

9 gares
dont **7 connectées**
au réseau
de transports
franciliens

80 000
voyages prévus
chaque jour,
et **150 000** en
période de salon

4 projets
immobiliers
connexes
à l'étude



Retrouvez les prestataires
de la ligne 17, page 46

**16 com-
munes**
concernées
dans trois
départements

27 km
de métro
automatique dont
5,5 km en aérien



D'une longueur de 27 km, la ligne 17 concerne 16 communes dans les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne. Elle relie neuf gares entre Saint-Denis Pleyel et Le Mesnil-Amelot en moins de 25 minutes, va faciliter le quotidien de près de 350 000 habitants et accueillir 80 000 voyages quotidiens.

Nouvel axe stratégique pour le Grand Paris, avec de nombreuses correspondances, elle offre un nouveau mode de transport performant à des milliers de salariés des grands bassins d'emplois du nord de la métropole. La ligne 17 renforce ainsi le développement de pôles économiques franciliens majeurs (secteur Pleyel, Parc des Expositions de Villepinte, aéroports Roissy Charles-de-Gaulle et du Bourget) et accompagne le vaste projet urbain du Triangle de Gonesse. La ligne 17 se divise en deux tronçons: d'une part la ligne 17 Sud, longue de 5,5 km entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget-RER avec un tracé commun à une partie de la ligne 16; et, d'autre part, la ligne 17 Nord qui prolonge le tracé sur 19,5 km (dont environ 6 km en aérien) jusqu'au Mesnil-Amelot.

**ENQUÊTE PUBLIQUE
ET ATTRIBUTION
DES MAÎTRISES D'ŒUVRE**
La déclaration d'utilité publique

pour la ligne 17 Sud a été prononcée en décembre 2015, à l'issue d'une enquête publique commune avec les lignes 14 Nord et 16. Côté nord, la déclaration d'utilité publique a été prononcée le 14 février 2017. En parallèle de l'enquête publique sur la ligne 17 Nord, la Société du Grand Paris a attribué deux marchés de maîtrise d'œuvre. Le groupement européen conduit par Sweco Belgium, qui associe ingénieurs et architectes, a remporté le marché de maîtrise d'œuvre du génie civil et des gares. Le génie civil (tunnel, viaduc et gares) est pris en charge par Sweco, Ingérop et AIA Ingénierie. L'architecture des gares Triangle de Gonesse et Le Bourget Aéroport revient à l'Atelier Novembre, tandis que Benthem Crouwel Architects se voit confier la gare Aéroport Charles-de-Gaulle T2 et Explorations Architecture celle du Mesnil-Amelot.

Quant au second marché, qui concerne la maîtrise d'œuvre architecturale de la section aérienne, du viaduc et de la gare aérienne Parc des Expositions, il a été attribué au groupement piloté par l'agence Dietmar Feichtinger

**Saint-Denis Pleyel -
Le Mesnil-Amelot**

17
Architectes, qui a en charge l'architecture et l'aménagement urbain aux abords des ouvrages. L'aménagement paysager revient à Michel Desvigne Paysagiste. La conception lumière est, elle, réalisée par ON et la conception acoustique par Peutz & Associés. Enfin, l'économie de la construction est confiée à Evalue.

Après l'achèvement des études d'avant-projet au printemps 2017, les travaux préparatoires de la ligne 17 Nord vont démarrer courant 2018. L'année 2019 marquera le début des travaux de génie civil. La ligne 17 Sud sera opérationnelle fin 2023, en même temps que la ligne 16, puis la mise en service de la ligne 17 Nord se fera en deux temps: 2024 entre Le Bourget RER et Aéroport Charles-de-Gaulle T2, puis 2030 jusqu'à la gare Le Mesnil-Amelot.

La déclaration d'utilité publique de la ligne 17 Nord a été prononcée le 14 février 2017.

11 gares
dont 9 connectées
au réseau
de transports
franciliens

**14 com-
munes**
concernées
dans deux
départements

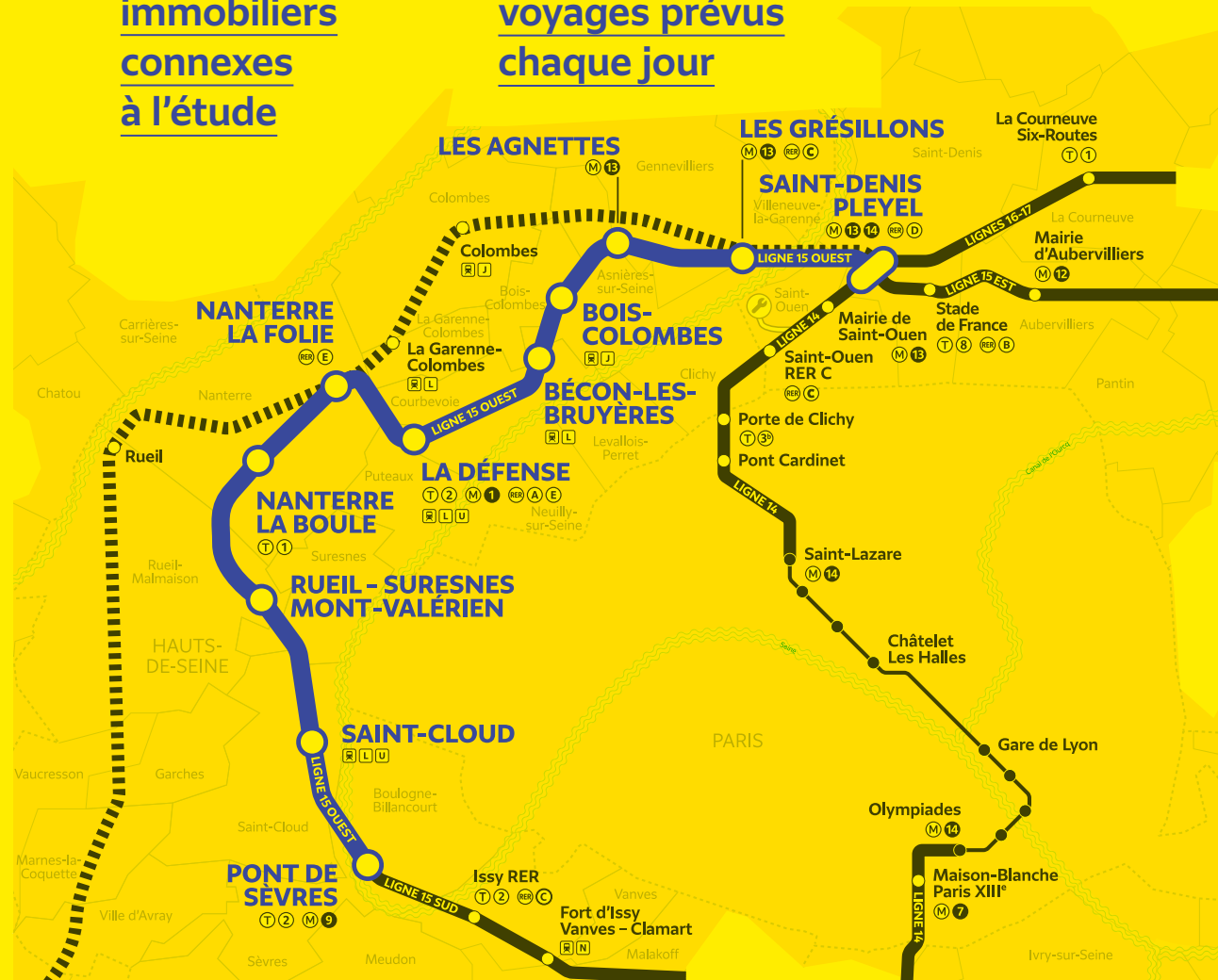
20 km
de métro
automatique



Retrouvez les prestataires
de la ligne 15 Ouest, page 46

5 projets
immobiliers
connexes
à l'étude

600 000
voyages prévus
chaque jour



Ligne

Pont de Sèvres –
Saint-Denis Pleyel

Avec ses 20 km de tracé
souterrain et ses onze gares
dont neuf en correspondance
avec métro, tramway, Transilien
ou RER, la ligne 15 Ouest fait
passer le développement du pôle
économique de l'Ouest francilien
dans une nouvelle dimension.

Reliant Pont de Sèvres au grand
"hub" de Saint-Denis Pleyel, la
ligne 15 Ouest rattache notamment
le premier quartier d'affaire
en Europe, La Défense, avec des
territoires stratégiques pour ses
voyageurs, comme les aéroports
de Roissy et du Bourget. Au
total, plus de 800 000 habitants
profitent de cette nouvelle ligne
qui désature le réseau existant et
simplifie la vie de 610 000 salariés.

Avec 13 communes desservies
dans les départements des
Hauts-de-Seine et de la Seine-
Saint-Denis, la ligne 15 Ouest
assure 600 000 trajets quotidiens,
pour un investissement de
trois milliards d'euros. Sa mise
en service est prévue en deux
temps : 2025 pour le tronçon
entre Pont de Sèvres et Nanterre
La Folie, puis 2027 entre Nanterre
La Folie et Saint-Denis Pleyel.

LA FIN DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
Après la fin de l'enquête publique,
bouclée en octobre 2015,
la déclaration d'utilité publique
a été prononcée le 21 novembre
2016. D'ores et déjà, des études
techniques sont en cours :

sondages géologiques, études
environnementales et analyses
de l'état du bâti existant. Menées
à l'échelle de chaque quartier
de gare, ces études permettent
à la Société du Grand Paris
de parfaire sa connaissance du
terrain et d'adapter les techniques
de construction. Des études de
maîtrise d'œuvre sont également
en cours sur l'ensemble du tronçon.

LES ÉCHÉANCES À VENIR

Pour les marchés publics,
des appels d'offres seront émis
au cours de l'année 2018.
Le début des travaux préparatoires,
prévu en mai 2017, précèdera
le début des travaux de génie
civil, programmé pour le
printemps 2019. Six ans plus
tard, en 2025, est prévue la fin
des travaux de construction du
tronçon Pont de Sèvres - Nanterre
La Folie. Enfin, la fin des travaux
de construction du tronçon
Nanterre La Folie-Saint-Denis
Pleyel est prévue, elle, en 2027.

15

est

La déclaration d'utilité
publique de la ligne
15 Ouest a été prononcée
le 21 novembre 2016.

12 gares
toutes connectées
au réseau
de transports
franciliens

**13 com-
munes**
concernées
dans deux
départements

300 000
voyages prévus
chaque jour

23 km
de métro
automatique

7 projets
immobiliers
connexes à l'étude

Retrouvez les prestataires
de la ligne 15 Est, page 46



Ligne

Champigny Centre -
Saint-Denis Pleyel

La ligne 15 Est a une mission principale: desservir et mettre en réseau les territoires en pleine mutation de l'Est francilien, tout en soulageant le réseau de transports en commun existant. Le tracé de 23 km en souterrain et ses 12 gares en correspondance avec métro, tramway ou RER améliorent de façon drastique l'accessibilité aux emplois et aux universités pour 675 000 habitants, dont 260 000 salariés.

Les 300 000 voyages quotidiens prévus démontrent l'importance capitale de la ligne 15 Est pour ce territoire, en particulier pour les communes du nord du tracé, entre Saint-Denis et Aubervilliers, à l'ouest, et Bondy à l'est, mais aussi pour le nord du Val-de-Marne, pour les communes de Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne et Champigny-sur-Marne. La mise en service de la 15 Est s'effectue en deux temps: 2025 pour le tronçon Saint-Denis Pleyel - Rosny Bois-Perrier, puis 2030 entre Rosny Bois-Perrier et Champigny Centre. Au total, son budget s'élève à 3,5 milliards d'euros.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Est est la dernière de l'ensemble du Grand Paris Express à avoir été conclue, le 27 juin 2016. La ligne a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral le 13 février 2017.

LA DÉSIGNATION DES ARCHITECTES

En novembre 2016, la Société du Grand Paris a attribué le marché de maîtrise d'œuvre de la ligne 15 Est. Celui-ci est confié au groupement Koruseo, mené par Egis et constitué des entreprises Tractebel Engineering et Ingérop Conseil et Ingénierie, Aecom et Icaruss. Ce marché englobe la réalisation des gares, sauf Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre. Le marché concerne également le creusement du tunnel et des ouvrages annexes. La conception des gares sera assurée par six cabinets d'architectes différents, à l'exception de la gare Pont de Bondy. Cette gare emblématique pour la Société du Grand Paris a fait l'objet d'une consultation particulière en raison de son rôle dans le développement des territoires environnants. Le marché de maîtrise d'œuvre architecturale de cette gare est confié aux entreprises Big et Silvio d'Ascia. La gare Pont de Bondy, accessible par les deux rives du canal de l'Ourcq, est située à la frontière des communes de Bondy, Noisy-le-Sec et Bobigny.

Avec l'attribution des marchés sur la ligne 15 Est, toutes les lignes sont désormais entrées en phase de maîtrise d'œuvre et l'ensemble des 68 gares du Grand Paris Express est en cours de conception. L'attribution du marché de maîtrise d'œuvre donne le top départ pour trois années d'études techniques sur la ligne 15 Est. Les travaux de génie civil débuteront en 2019 sur le tronçon Saint-Denis Pleyel - Rosny Bois-Perrier.

Est

La déclaration d'utilité
publique de la ligne 15 Est
a été prononcée
le 13 février 2017.

10 gares
dont 3 connectées
au réseau

100 000
voyages
prévus
chaque jour

35 km
de métro
automatique,
dont 14 en aérien

**13 com-
munes**
concernées
dans trois
départements

1 projet
immobilier
connexe à l'étude



Retrouvez les prestataires
de la ligne 18 page 46



Ligne

Aéroport d'Orly - Versailles Chantiers

La ligne 18, qui relie la gare Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers en 30 minutes, traverse 13 communes, réparties dans trois départements: l'Essonne, les Yvelines et les Hauts-de-Seine. Le premier intérêt stratégique de la ligne 18 est de desservir l'un des premiers pôles de recherche au monde, Paris-Saclay, et d'assurer la liaison avec les grands pôles économiques d'Orly, Saint-Quentin-en-Yvelines et Satory.

Cette nouvelle offre de transport constitue une alternative à la voiture pour les 335 000 habitants des territoires de grande couronne situés au sud et à l'ouest de Paris. Parmi les dix gares qui jalonnent son tracé de 35 km, dont un tronçon aérien de 14 km en viaduc, trois disposent de correspondances avec le RER, le Transilien ou le TGV.

À terme, 100 000 voyageurs sont attendus chaque jour sur cette ligne. Le projet comprend aussi un centre d'exploitation qui sera installé sur la commune de Palaiseau. La ligne 18 représente un investissement de 2,7 milliards d'euros. Après une enquête publique qui s'est achevée le 26 avril 2016, le décret déclarant d'utilité publique la ligne 18 a été publié au Journal officiel du 30 mars 2017. Avant cela, la Société du Grand Paris a procédé, le 15 février 2016, à l'attribution des trois marchés de maîtrise d'œuvre. Le premier, qui correspond au marché de maîtrise d'œuvre du génie civil, des gares souterraines et du centre d'exploitation,

a été remporté par Icare, le groupement conduit par Ingérop Conseil et Ingénierie. Plus précisément, Ingérop, Artelia Ville & Transport et Arcadis sont chargés des travaux de génie civil (tunnel, viaduc et gares). De son côté, l'architecture des gares est attribuée à Ateliers 2/3/4 pour les gares Antonypole et Massy Opéra; à Richez Associés pour celle de Massy - Palaiseau; à Dietmar Feichtinger Architectes pour celles de Saint-Quentin Est et Versailles Chantiers; et à Corinne Vezzoni & Associés pour la gare Satory. Enfin, Jean-François Schmit Architectes se voit confier la conception et la réalisation architecturales du centre d'exploitation de Palaiseau.

L'ATTRIBUTION DES AUTRES MARCHÉS

Le deuxième lot, qui porte sur la conception et la réalisation architecturales du viaduc, ainsi que des gares aériennes Palaiseau, Orsay - Gif et CEA Saint-Aubin, a été décerné au groupement mené par Benthem Couwel. Explorations Architecture prend en charge l'architecture du viaduc long de 14 km; Benthem Couwel et Atelier Novembre pilotent les chantiers

des trois gares aériennes situées sur le plateau de Saclay; l'Agence TER prépare l'insertion paysagère, la société 8'18'' la conception lumière et Jean-Paul Lamoureux la conception acoustique des gares.

Le dernier marché, qui concerne la conception et la réalisation

des systèmes de l'ensemble de la ligne, incluant le matériel roulant, a été attribué à Egis-Rail. Avant-Première Design Public se charge du design des trains, tandis que Keolis Conseil et Projets est responsable de l'expertise exploitation. Autre fait marquant: Vianney Elzière a rejoint en juin la Société du Grand Paris comme directeur du projet de la ligne 18 (lire page 24). Côté calendrier de chantier, les travaux préparatoires de la ligne débutent en décembre 2017. Quant aux travaux du génie civil, ils démarrent à l'été 2018. La mise en service se fera en deux étapes. À partir de 2024, la ligne 18 desservira sept gares d'Orly à CEA Saint-Aubin. Le prolongement du tronçon jusqu'à Versailles Chantiers sera ensuite opérationnel en 2030.

ILS CONSTRUISENT LE GRAND PARIS EXPRESS

LIGNE 15 SUD

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco Fondations – Reco Réseaux – Topo:
Tronçon 1 (de la gare Pont de Sèvre à Villejuif Louis-Aragon): BUREAU VERITAS – ANTEA – FONDASOL – JEAN LEFEVRE – en cours d'AO
Tronçon 2 (de la gare Vitry Centre à Champigny): BUREAU VERITAS – BG – GEOTEC – AXEO – en cours d'AO

Diag Avant démolition – AMO Dépollution – AMO Mesures compensatoires:
Tronçon 1: MANEXI – SCE – en cours – BURGEAP/BIOTOPE/STRATEC (procédures environnementales)
Tronçon 2: QUALITAT – SCE – en cours – BURGEAP/BIOTOPE/STRATEC (procédures environnementales)

AMOG: ARTEMIS (ARTELIA/ARCADIS/BG)

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS:
Tronçon 1: SEGAT – ARTELIA – LOUIS BERGER – BUREAU VERITAS/APAVE – PRESENTS
Tronçon 2: SEGAT – SCET – CCEI – ATGT – ARTELIA – ALPHAVILLE – LOUIS BERGER – BUREAU VERITAS/APAVE – BECS

ATS – MOE MR/AC: SYSTRA

Maître d'œuvre système: EGIS RAIL / SETEC ITS

Maître d'œuvre infrastructure:
Tronçon 1: SETEC TPI / INGEROP
Tronçon 2: SYSTRA – EGIS

LIGNE 14

Tronçon Sud

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco Fondations – Reco Réseaux – Topo – Diag Avant démolition – AMO Dépollution – AMO Mesures compensatoires – AMOG – Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS: RATP – département MOP – Opérateur foncier: FIT/SYSTRA FONCIER/CEI

Maître d'œuvre système: RATP – département ING

Maître d'œuvre infrastructure: ELIOS (SYSTRA/SETEC)

Tronçon Nord

ATS – MOE MR/AC: RATP

Maître d'œuvre système: RATP

LIGNE 16

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco Fondations – Reco Réseaux – Topo:
Tronçon 1 (pour les gares Saint-Denis Pleyel et La Courneuve): QUALICONSULT SERVICES – ANTEA – FONDASOL – SOGEA – TECHNIQUES TOPO/FIT CONSEIL
Tronçon 2 (de la gare Le Bourget RER à Chelles, ainsi que pour le Centre d'exploitation d'Aulnay): QUALICONSULT SERVICES – TERRASOL – GEOTEC – EMULITHE – TECHNIQUES TOPO/FIT CONSEIL

Diag Avant démolition – AMO Dépollution – AMO Mesures compensatoires: QUALITAT – ANTEA

AMOG: ARTEMIS (ARTELIA/ARCADIS/BG)

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS:
Tronçon 1: SEGAT – SCET – LOUIS BERGER – SOCOTEC – COSSEC
Tronçon 2: SEGAT – ARTELIA – LOUIS BERGER – SOCOTEC – BECS

ATS – MOE MR/AC: SYSTRA

Maître d'œuvre système: EGIS RAIL / SETEC ITS

Maître d'œuvre infrastructure: EGIS RAIL / TRACTEBEL / Atelier Schall / Agence Duthilleul et Arep / Beckmann – N'Thépé / Berranger & Vincent / Chartier Dalix /

LIGNE 17 NORD

Diag Avant démolition – AMO Dépollution – AMO Mesures compensatoires:
Tronçons 1 et 2: QUALITAT – ANTEA

Tronçon 3: MANEXI – ANTEA – CDC BIODIVERSITÉ

AMOG: ARTEMIS (ARTELIA/ARCADIS/BG)

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS:
Tronçon 1: SEGAT – SCET – LOUIS BERGER – SOCOTEC – COSSEC
Tronçon 2: SEGAT – ARTELIA – LOUIS BERGER – SOCOTEC – BECS

Tronçon 3: SEGAT – SCET – CCEI – ATGT – Constats du bâti (non notifié) – BUREAU VERITAS – DEGOUY/ESPACES ÉTUDES

ATS – MOE MR/AC:

 SYSTRA

Maître d'œuvre système: EGIS RAIL/SETEC ITS

Maître d'œuvre infrastructure:
Tronçons 1 et 2: EGIS RAIL / TRACTEBEL
Tronçon 3: SWECO BELGIUM / INGEROP / AIA INGÉNIERIE

LIGNE 15 OUEST

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco Fondations – Reco Réseaux – Topo: SOCOTEC – LOMBARDI – FONDASOL – AXEO TP – TECHNIQUES TOPO/FIT CONSEIL

Diag avant démolition – AMO Dépollution – AMO Mesures compensatoires: MANEXI – SCE – CDC BIODIVERSITÉ

AMOG: ARTEMIS (ARTELIA/ARCADIS/BG)

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS: SEGAT – SCET – CCEI – ATGT – ARTELIA – Constats du bâti (non notifié) – BUREAU VERITAS – PRESENTS/BUREAU VERITAS

ATS – MOE MR/AC: SYSTRA

Maître d'œuvre système: EGIS RAIL / SETEC ITS

Maître d'œuvre infrastructure: SETEC TPI / SYSTRA

LIGNE 15 EST

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco Fondations – Reco Réseaux – Topo: BUREAU VERITAS – ARCADIS – ERG/GÉOTECHNIQUE – SOGEA – TECHNIQUES TOPO/FIT CONSEIL

Diag Avant démolition – AMO Dépollution – AMO Mesures compensatoires: QUALITAT – ANTEA – CDC BIODIVERSITÉ

AMOG: ARTEMIS (ARTELIA/ARCADIS/BG)

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS: SEGAT – SCET – Constats du bâti (non notifié) – SECO – Groupe DEGOUY

ATS – MOE MR/AC: SYSTRA

Maître d'œuvre système: EGIS RAIL / SETEC ITS

Maître d'œuvre infrastructure: KORUSEO (EGIS/Tractebel/Ingerop/AECOM/Icaruss)

LIGNE 18

AMO Bâti – AMO Géotech – Reco Fondations – Reco Réseaux – Topo: BUREAU VERITAS – TERRASOL – ALTHEA/ESIRIS – en cours d'AO – TECHNIQUES TOPO/FIT CONSEIL

Diag Avant démolition – AMO Dépollution – AMO Mesures compensatoires:
Gare Aéroport d'Orly: ADP
De la gare Antonyppôle à Versailles Chantiers: QUALITAT – ANTEA – CDC BIODIVERSITÉ

AMOG: LINEOV (EDEIS/TRANSAMO/ALGOE)

Opérateurs fonciers – Programmation – Constats du bâti – CT – CSPS:
Gare Aéroport d'Orly: CT : Alpes Contrôle – CSPS : Espace Études
De la gare Antonyppôle à Versailles Chantiers: FIT/SYSTRA FONCIER/CEI – BUREAU VERITAS – BECS – BUREAU VERITAS – SITES + I3A

Maître d'œuvre système: EGIS RAIL

Maître d'œuvre infrastructure:
Gare Aéroport d'Orly: ADP
De la gare Antonyppôle à Versailles Chantiers: ICARE (INGEROP/ARTELIA/ARCADIS) – BENTHEM CROUWEL

+ D'INFOS

Découvrez les architectes des gares sur societedugrandparis.fr/carte-architectes

La Société du Grand Paris

Une gouver- nance inédite au service de l'efficacité

La Société du Grand Paris est l'entreprise créée par l'État pour concevoir et réaliser le Grand Paris Express.

Parallèlement, elle participe à la modernisation et au prolongement du réseau de transport existant, mène des programmes d'aménagement immobilier et est en charge de l'acquisition des matériels roulants et du déploiement d'un nouveau réseau numérique. Le tracé de ce nouveau réseau de transport a été précisé par un débat public sans précédent, réunissant les points de vue de l'État, de la Région Île-de-France et adoubé par les Franciliens et leurs élus. La Société du Grand Paris œuvre pour le développement des territoires franciliens en matière d'économie et d'emploi, de respect de l'environnement, de culture, d'innovation ou encore de rayonnement à l'international.

Élus et professionnels mobilisés ensemble

Depuis sa création, en 2010, la Société du Grand Paris peut compter sur une équipe de spécialistes en ingénierie et conduite de projets de transport et d'aménagement pour bâtir ce grand réseau stratégique. Souhaitée et soutenue par les collectivités d'Île-de-France, la Société du Grand Paris est aussi un lieu de dialogue et d'échange. Au cœur du projet, les élus occupent une place de choix dans l'organisation de l'entreprise publique, dont le système de gouvernance est organisé en trois instances.

Un système de gouvernance tripartite

– **Le conseil de surveillance:** grâce à lui, les représentants de l'État et des collectivités territoriales veillent à la bonne gestion de la Société du Grand Paris. Réunis trois fois par an, ses 21 membres valident les orientations générales de la politique de l'entreprise publique, contrôlent ses comptes financiers et les opérations d'aménagement et de construction qu'elle conduit.

– **Le comité stratégique:** en parallèle du conseil de surveillance, il réunit de nombreux élus des communes concernées par le Grand Paris Express et des acteurs socio-économiques franciliens. Ses 182 membres débattent et formulent des propositions sur le nouveau métro et les quartiers de gares. Un rapport annuel, remis au conseil de surveillance, fait la synthèse des travaux réalisés.

– **Le directoire de la Société du Grand Paris:** sous le contrôle du conseil de surveillance, il s'assure de mettre en œuvre les décisions et recommandations de celui-ci et du comité stratégique, dans le respect des délais fixés. Sous la responsabilité de son président, nommé par le président de la République, le directoire de la Société du Grand Paris compte trois membres qui exercent leurs fonctions de manière collégiale.

LA MAÎTRISE DES RISQUES

La démarche de maîtrise des risques organisée en trois "lignes de maîtrise" associée de manière transversale tous les acteurs du Grand Paris Express. Elle est désormais pilotée par une direction dédiée de la Société du Grand Paris, la direction des risques, de l'audit et du contrôle interne (Draci). Créée en 2016, cette dernière a vocation à structurer, piloter et développer la démarche d'ensemble de management des risques de la Société du Grand Paris. Cette année a surtout permis à la Draci de poser les fondations de son dispositif. Elle a ensuite déployé ses premières actions relatives au traitement des risques, à l'activité d'audit interne et au renforcement du cadre de contrôle aux différents niveaux de la conduite de projet.

Grand Paris Express

Pour la Société du Grand Paris, le Grand Paris Express ira bien au-delà de la construction des lignes et des gares, même si cela représente déjà un défi considérable. Construire le nouveau métro, c'est, pour elle, l'opportunité de réinventer la métropole francilienne, d'en faire une ville-monde accueillante, innovante et solidaire, au service de tous ses habitants et visiteurs. Pour mener son ambitieux projet, la Société du Grand Paris a une vision bien précise qui se décline en cinq thématiques : conduire les travaux de manière exemplaire, réaliser un métro écologique, inventer la ville de demain, être un levier pour l'emploi et mener un grand projet d'architecture, de design et d'art. Autant d'engagements qui feront du Grand Paris Express plus qu'un métro, mais un projet fédérateur pour tous les Franciliens.

Chantier

Une conduite exemplaire des travaux du XXI^e

Le Grand Paris Express va révolutionner la mobilité des Franciliens. Mais pour cela, il est nécessaire de réaliser 68 gares, 200 km de lignes, sept centres d'exploitation et une centaine d'ouvrages de services. À mesure que le chantier monte en puissance, certaines perturbations et nuisances (bruit, vibrations, poussières, flux des camions) deviennent inévitables, notamment aux abords des futures gares. La Société du Grand Paris a pris un engagement fort dès le premier jour : piloter l'ensemble du projet de manière exemplaire, aussi bien vis-à-vis des riverains que de l'environnement.

Une démarche environnementale très poussée

Lors de la phase de conception, la Société du Grand Paris a intégré un nombre élevé de paramètres visant à limiter au maximum les impacts du futur métro. En amont des chantiers, elle a réalisé des études couvrant l'ensemble des enjeux environnementaux et urbains des chantiers : respect de la biodiversité, agriculture, air et énergie, bruit, patrimoine architectural et paysager, insertion dans la ville, circulation autour des sites... Pour réduire les nuisances sonores, des études acoustiques sont effectuées avant le démarrage des chantiers pour organiser les dispositifs antibruit. La Société du Grand Paris mène aussi de très nombreuses études de terrain (sondages des sols, diagnostics du bâti et des fondations ou, encore, construction de puits d'essai) pour optimiser les méthodes constructives et garantir la stabilité des bâtiments durant les travaux. Elle a notamment engagé depuis 2011 une vaste campagne

de reconnaissance des sols et sous-sols, avec plus de 5 000 sondages géotechniques effectués sur les sites des futurs ouvrages et tunnels. Ces opérations ont permis d'anticiper toutes les incidences du projet. Avec, à la clé, l'adoption d'une multitude de mesures visant à éviter, réduire ou compenser les impacts durant les phases de chantier et d'exploitation. En février puis de septembre à décembre 2016, les travaux de déboisement sur les sites de l'avant-gare de Noisy-Champs, de la gare de Vert de Maison et de Bry-Villiers-Champigny ont eu lieu en dehors de la période de nidification afin de protéger la faune. Alors que 90 % des nouvelles lignes sont souterraines, la gestion des 45 millions de tonnes de déblais est emblématique de l'approche innovante et exemplaire de la Société du Grand Paris. Avec l'aide de ses partenaires, celle-ci souhaite mettre en place une économie circulaire des terres excavées afin d'assurer leur traçabilité, développer des transports alternatifs (voie ferroviaire ou fluviale) et surtout valoriser de manière novatrice 70 % des 45 millions de tonnes de déblais. En octobre 2016, la Société du Grand Paris a lancé un appel à projets pour inciter les entrepreneurs à concevoir des solutions innovantes conciliant maîtrise des coûts et exemplarité environnementale sur l'ensemble de la chaîne des déblais. L'exigence se maintient pendant les travaux avec une surveillance du mouvement des sols. Pour cela, la Société du Grand Paris a généralisé l'usage de l'interférométrie. L'utilisation de cette technologie de suivi des mouvements de sols par satellite est inédite de par l'envergure du projet et de



ces 300 chantiers induits. Elle utilise aussi le système d'auscultation du bâti afin de suivre les évolutions des bâtiments avoisinant les travaux de génie civil en vue de prévenir l'apparition de dommages éventuels.

Des dispositifs renforcés en communication et dialogue avec les riverains

Autre spécificité du Grand Paris Express : l'engagement pour une organisation exemplaire des travaux vis-à-vis des riverains, des commerçants et des collectivités. La Société du Grand Paris développe et diversifie les dispositifs pour informer le public, nouer le dialogue, expliquer les enjeux et créer du sens. Il s'agit à la fois de renforcer les échanges et d'apporter des solutions concrètes à d'éventuels désagréments. Pour accompagner l'action des dizaines d'agents de proximité déployés sur le terrain, la Société du Grand Paris a recruté en avril 2016 un médiateur. Sa mission : enregistrer les doléances des riverains en privilégiant un traitement à l'amiable et formuler des propositions pour limiter les nuisances et prévenir les conflits. Au-delà, il s'agit de faire du projet, dès sa phase de réalisation, un vecteur de lien culturel et social, comme en témoignent les centaines d'événements artistiques, culturels et festifs organisés autour des chantiers jusqu'à l'achèvement du projet en 2030. Avec cette démarche, l'ambition de la Société du Grand Paris est d'inventer le chantier du XXI^e siècle.



1. Couverture du livret édité en avril 2017

2. Démolition à Chelles

3. Panneaux de travaux préparatoires à Aulnay

Un métro écologique

Le nouveau métro du Grand Paris Express contribuera au développement durable et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre de la région Île-de-France, en favorisant le report de la voiture vers les transports en commun et les modes de circulation douce. S'inscrivant pleinement dans les objectifs de la COP21, la Société du Grand Paris conçoit et réalise un métro respectueux de l'environnement. Et ce, grâce à sept engagements qui guident l'action de la Société du Grand Paris pour écoconcevoir et réaliser chaque tronçon du métro, chaque gare et chaque ouvrage. Ils s'appliquent également à tous ses partenaires.

Éviter, réduire ou compenser les impacts environnementaux

La démarche environnementale s'appuie sur le triptyque "éviter - réduire - compenser". L'état initial des territoires, et l'analyse des incidences du projet sont conduits sur un territoire six fois plus grand que ne l'impose la réglementation.

Viser la sobriété énergétique

Priorité à la réduction des besoins, l'optimisation des consommations et la récupération des énergies. Car plus le nouveau métro sera économe en énergie, plus il contribuera à la transition énergétique du territoire.

Insérer les ouvrages dans leur contexte environnemental, architectural ou paysager

La conception de chaque ouvrage du métro s'appuie sur une évaluation environnementale innovante, menée très en amont du projet. Les choix opérés tiennent compte des patrimoines archéologiques, architecturaux et paysagers de chaque site.

Anticiper les risques naturels

La Société du Grand Paris s'inscrit dans le principe de "résilience urbaine". Elle a, notamment, élaboré une stratégie concernant le risque inondation et adapte ses infrastructures de transport aux risques de crues, bien au-delà des obligations réglementaires.

Favoriser les mobilités douces

Les gares du Grand Paris Express sont des pôles ouverts à toutes les mobilités. Grâce à des aménagements spécifiques, elles favorisent l'essor et la pratique de modes de déplacement plus doux et durables.

Conduire des chantiers écoresponsables

Toutes les entreprises de travaux et leurs sous-traitants signent une "charte environnement" avec la Société du Grand Paris. Le cahier des charges impose des contraintes qui vont au-delà des prescriptions réglementaires en matière d'environnement.

Développer une économie circulaire de la gestion des déblais

La gestion des 45 millions de tonnes de déblais générés par le chantier du Grand Paris Express a été anticipée dès le lancement du projet. Au programme: traçabilité, incitation au transport fluvial et ferroviaire, et valorisation de ces déblais.

Inventer la ville de demain

Grâce à la construction de 68 gares, le Grand Paris Express va enclencher de nouvelles dynamiques urbaines le long de son tracé de 200 km. La Société du Grand Paris ne se contente pas de révolutionner la mobilité des Franciliens, mais elle bâtit la ville de demain. Et dans cette ville durable, inventive et solidaire, la gare est bien plus qu'une infrastructure de transport.

Ouverte sur la ville et hyperconnectée, la gare accueille des commerces, fournit des services innovants pour simplifier le quotidien des voyageurs et des riverains. Lieu de vie et d'échanges, elle est un maillon essentiel de l'animation, du développement et de l'identité des futurs quartiers du Grand Paris. Son intégration dans la ville est cruciale. Chaque gare, bien identifiée, dispose d'un hall ouvert et émergeant sur l'espace public pour assurer la transition entre la ville et le réseau. Elle s'insère dans un environnement apaisé et végétalisé, en phase avec les mobilités douces de demain, car un des enjeux stratégiques des gares consiste à favoriser les pratiques intermodales entre différents moyens de transport. Les accès vers les modes doux (vélo, marche...) et les réseaux de surface (tramway, bus, taxis) sont directs, intuitifs et sécurisés; la voiture individuelle est reléguée à l'arrière-plan. Les aménagements sont évolutifs pour s'adapter aux usages futurs de la mobilité. Le Grand Paris Express va aussi impacter l'aménagement des territoires situés dans un rayon de 800 m autour des futures gares, soit une superficie totale de 140 km², une fois et demie celle de Paris. Attractifs, car desservis par le nouveau métro, ces quartiers



prennent vie grâce à leurs ambitieux programmes immobiliers qui harmonisent logements, bureaux, commerces, écoles, espaces verts, équipements culturels et sportifs. La mise en œuvre du Grand Paris Express, associée à une politique ambitieuse de densification urbaine, doit permettre la construction de 15000 logements par an aux abords des gares. Ces futurs quartiers, bien desservis, dynamiques, privilégiant une mixité fonctionnelle vont faire émerger de nouveaux centres de vie répartis dans tout le Grand Paris et reliés entre eux par les 200 km de lignes du métro.

1. En 2016, la Société du Grand Paris a lancé la consultation pour le projet

immobilier connexe de la gare La Courneuve Six-Routes



1.
Événement "Inventons la Métropole du Grand Paris" en octobre 2016, au Pavillon Baltard

"Le Grand Paris Express va accélérer l'ensemble des transformations urbaines."

Reste à se projeter à l'horizon 2030 pour imaginer les modes de vie, prévoir les besoins... L'anticipation et la concertation figurent au cœur de la démarche de la Société du Grand Paris. Celle-ci développe et teste des solutions innovantes proposées par les acteurs du Grand Paris Express: les Franciliens. Elle sollicite et accompagne l'émergence de solutions collaboratives grâce à un programme d'innovations qui s'adresse aux start-up, TPE/PME, grandes entreprises, collectivités, aux particuliers (designers, artistes, étudiants...).

Quatre dispositifs ont été mis en place, conçus pour chaque public: "Les grands paris du Grand Paris", les Défis Jeunes Talents, "Les diagnostics innovation" et les "Meet-up". Enfin, en septembre 2016, à Saint-Ouen, La Fabrique du métro, est devenue un laboratoire collectif d'innovations et d'échanges d'abord à destination des Défis Jeunes Talents (voir interview page 19).

Le succès du concours "Inventons la Métropole du Grand Paris" témoigne de la dynamique engagée en faveur du renouvellement et de la densification urbaine.

Sur les 59 sites retenus dans le cadre de cet appel à projets lancé par la Métropole du Grand Paris, la Préfecture de Région et la Société du Grand Paris en partenariat avec la Caisse des Dépôts, une vingtaine se situe à proximité d'une gare du Grand Paris Express. Cela représente l'équivalent d'environ 120 hectares de quartiers à aménager.

+ D'INFOS
sur inventonslametropole.dugrandparis.fr

Attractivité

Le Grand Paris Express, un levier pour l'emploi

Au-delà du renforcement des transports en Île-de-France, le réseau Grand Paris Express est le point d'appui du développement futur de la métropole. Réalisé dans son intégralité, le Grand Paris Express générera en effet plus de 100 millions d'euros de PIB supplémentaire et plus de 100 000 emplois, qui viendront se rajouter aux 15 000 emplois directs et non délocalisables par an que nécessite le chantier.

Considérant que la région Capitale produit 31 % de la richesse nationale et qu'elle redistribue un tiers de cette richesse aux autres régions françaises, le Grand Paris Express est un projet pour la France tout entière. Premier investissement public à l'œuvre en Europe, il est aujourd'hui considéré comme un accélérateur puissant pour l'attractivité de l'ensemble du territoire. À ce jour, avec les travaux préparatoires et de génie civil, près de 4 000 salariés travaillent déjà à la réalisation du Grand Paris Express.

Les marchés de travaux de la Société du Grand Paris imposent aux groupements d'entreprises qui répondent aux appels d'offres d'intégrer les PME en sous-traitance ou cotraitance à hauteur de 20 %. L'Observatoire des PME, créé à l'initiative de la Société du Grand Paris en partenariat avec les chambres consulaires, les organisations patronales et les fédérations professionnelles, a pour mission de vérifier le respect de cette clause. Quant à la clause d'insertion décidée par la Société du Grand Paris, elle implique que 5 % des heures

de travail sur tous les chantiers soient réservées à des personnes éloignées de l'emploi, allocataires du RSA ou personnes en difficulté d'insertion professionnelle.

Et pour répondre aux nombreux autres besoins suscités par les chantiers du nouveau métro en matière d'emploi et de formation, l'Académie du Grand Paris permettra bientôt aux jeunes non diplômés ou aux demandeurs d'emploi de longue durée de se former aux métiers du Grand Paris Express.



1.
Couverture de la plaquette "Découvrez les métiers du chantier"

Culture et Jeunesse

Un grand projet d'architecture, de design et d'art

56

Le Grand Paris Express n'est pas seulement une révolution technique et urbaine, c'est aussi un grand projet d'architecture, de design, d'art et de culture. La politique artistique et culturelle mise en place par la Société du Grand Paris et tous les acteurs du projet vise à donner la parole aux habitants, donner du sens au Grand Paris en construction et bâtir le patrimoine métropolitain du XXI^e siècle.

À la mise en service du Grand Paris Express, plus de 270 lieux culturels existants ou en projet seront reliés entre eux. Le nouveau métro va changer le rapport des habitants de la métropole avec la culture, la création, le patrimoine. Avec leur architecture, les 68 gares du Grand Paris Express porteront une nouvelle identité métropolitaine.

Pour accompagner et enrichir ce nouveau réseau de la culture et de la création, la Société du Grand Paris a initié une programmation dédiée dès 2016, avec le premier chantier du nouveau métro. Aux côtés des designers et des 37 architectes déjà au travail, l'équipe de direction artistique et culturelle du Grand Paris Express, emmenée par José-Manuel Gonçalves, accompagne le lancement des chantiers et participe à l'invention de lieux accueillants, avec des artistes et créateurs venus de tous horizons. Cette approche accorde une attention particulière aux territoires traversés par le nouveau métro. Pendant le temps du chantier, l'objectif est d'engager plusieurs centaines d'actions artistiques et culturelles,

Le nouveau métro va changer le rapport des habitants de la métropole avec la culture, la création, le patrimoine. Avec leur architecture, les 68 gares du Grand Paris Express porteront une nouvelle identité métropolitaine.

le long des futures lignes du métro. Pérennes, éphémères ou évolutives, ces manifestations mettent en valeur toutes les cultures du Grand Paris.

Une programmation artistique et culturelle en quatre axes

- **Les tandems : une gare, un architecte, un artiste**
Chaque gare est le lieu d'interventions artistiques pérennes, fruits de la rencontre entre deux univers esthétiques.

57



1. **Présentation du programme artistique et culturel par José-Manuel Gonçalves et Philippe Yvin**

- **Les œuvres nomades : l'itinérance des œuvres pour dessiner le territoire du Grand Paris Express**
Une collection d'œuvres enrichie année après année est déployée au plus près du chantier.

- **Les chantiers partagés : des rassemblements fédérateurs dans les territoires**
Chaque année, en lien avec le calendrier des travaux, des rassemblements artistiques, culturels et festifs sont organisés en fédérant les énergies locales autour des chantiers.

- **Génération express : mobiliser la jeune création**
Via un appel à projets de grande ampleur, artistes et créateurs sont invités à proposer des projets artistiques en lien avec les territoires des futures gares.

Un fonds de dotation dédié

Pour se donner des moyens à la hauteur de ses ambitions, la Société du Grand Paris a créé le Fonds de dotation du Grand Paris Express en 2016, destiné à recueillir des fonds privés pour soutenir et amplifier la mise en œuvre de projets artistiques.

Le Grand Paris Express fait ses classes

Les jeunes Franciliens seront les premiers utilisateurs du nouveau métro. "Les Classes du Grand Paris Express", programme destiné aux jeunes de tous âges, permettent d'échanger et de partager avec eux sur un projet qui est le leur.



Entretien avec Frédéric Brédillot

Frédéric Brédillot a été nommé membre du directoire de la Société du Grand Paris le 20 avril 2017.

Il est en charge des fonctions transversales et en particulier des questions financières et juridiques, des ressources humaines, des systèmes d'information et de la valorisation du patrimoine.

Vous avez été nommé membre du directoire de la Société du Grand Paris le 20 avril 2017 par décret du président de la République, prenant la suite de Catherine Barrot-Pèrenet. Dans quel état d'esprit arrivez-vous ?

Frédéric Brédillot Permettez-moi, au préalable, de rendre hommage à Catherine Barrot-Pèrenet, dont j'ai pu constater l'ampleur du travail et dont l'action a été très appréciée par l'ensemble des équipes. Pour ma part, je suis très honoré des fonctions qui m'ont été confiées à la Société du Grand Paris et enthousiaste de rejoindre ce projet, véritablement historique, à un moment où l'activité change d'échelle, où les défis sont multiples.

Comment qualifieriez-vous l'implication des équipes à la Société du Grand Paris ?

F. B. Elle est impressionnante. À chaque échelon, et malgré la croissance rapide de la Société du Grand

"La préservation du soutien du public reste un enjeu transverse qui mobilise des actions conduites en direction des riverains, mais aussi d'autres pans de notre activité."

Paris au cours des dernières années, les équipes sont souvent modestes au regard de l'importance des tâches qu'elles ont à mener. Les collaborateurs s'investissent pleinement, avec une grande compétence et, souvent, en s'adaptant à l'évolution de leurs missions qui suit la vie du projet.

Quel regard portez-vous sur l'année 2016 ?

F. B. Je crois que l'année 2016 et le premier semestre de 2017 marquent la fin du commencement. Des étapes décisives ont été franchies ou sont sur le point de l'être. L'ensemble du réseau est désormais déclaré d'utilité publique. La Société du Grand Paris est prête à recourir à l'emprunt. Enfin, le mois de juin est marqué par l'attribution des derniers marchés de génie civil de la ligne 15 Sud. Nous ouvrons donc une période nouvelle, avec les premières lignes entrant en phase de réalisation. L'impact économique immédiat va être démultiplié – environ 15 000 emplois directs vont progressivement être créés en Île-de-France – de même que l'est le montant de nos investissements, puisque la Société du Grand Paris engagera, en 2017, pour le Grand Paris Express, huit milliards d'euros d'investissements. C'est, en une année, quatre fois le montant cumulé engagé depuis la création de la Société du Grand Paris, qui

devient ainsi un acteur majeur de l'investissement public à l'échelle nationale.

Quels principaux défis identifiez-vous pour 2017 ?

F. B. Les défis techniques portés par la direction du programme sont évidemment considérables, mais, au-delà, il y a trois enjeux transversaux principaux : maîtriser les coûts, préserver le soutien du public et continuer à accompagner la croissance de l'activité. Ce sont des enjeux qui ne sont pas nouveaux, mais dont l'importance s'accroît.

Nous devons ainsi continuer à veiller à l'emploi rigoureux des deniers publics dont nous sommes comptables. Il nous faut, pour cela, poursuivre la montée en puissance du contrôle de gestion et de la nouvelle direction des risques, de l'audit et du contrôle interne et la structuration de nos outils de reporting, de nos processus et de nos systèmes d'information. C'est aussi un enjeu majeur dans la gestion de nos achats et l'exécution de nos contrats. Cela implique également de poursuivre la mobilisation des équipes pour assurer la disponibilité du foncier nécessaire au projet, pour aussi garantir la sécurité juridique de nos opérations et les meilleures conditions de financement du projet.

La préservation du soutien du public reste un enjeu transverse. Elle mobilise des actions conduites en direction des riverains, qui vont se développer, mais bien d'autres pans de notre activité y contribuent. C'est, par exemple, le cas des projets immobiliers connexes, grâce auxquels la réalisation de l'infrastructure de transport va s'accompagner simultanément d'un développement de l'offre de logements et de locaux professionnels.

Enfin, nous devons continuer de bien gérer la croissance de notre activité, car elle crée des défis multiples à un établissement public qui a grandi au rythme d'une start-up. On pourrait multiplier les exemples, de la gestion des factures, près de trois fois plus nombreuses cette année qu'il y a deux ans et sur laquelle notre agence comptable s'est mobilisée de manière unanimement saluée, au travail nécessaire à la direction des ressources humaines et à la direction des affaires générales pour procéder à des recrutements et pour fournir des moyens matériels de travail à un effectif en forte croissance. Cette croissance de la communauté de travail commande également une action soutenue de communication interne.

Une organisation et des effectifs renforcés

Un accroissement des effectifs

La loi de finances a autorisé la création de 40 postes sur 2016. Les équipes projet ont ainsi été renforcées pour suivre la réalisation des ouvrages (chef de projet secteur), les coûts et risques du projet, les interfaces (adjoint technique, responsable convention, responsable état du bâti, responsable planning, contrôleur de gestion projet). Des postes d'ingénieurs génie civil, chefs de projet sites industriels, chargés des acquisitions foncières ont été pourvus. Le poste de directeur des risques et du contrôle interne a été créé et pourvu, ainsi qu'une fonction d'animation du contrôle de gestion (structure et projet). Un responsable a été nommé pour animer la démarche Business Intelligence Modeling (BIM). Un responsable QSE/RSE, un gestionnaire de contrat infrastructure, des acheteurs travaux ont été recrutés. L'agence comptable et l'entité d'exécution des marchés se sont aussi renforcées.

L'effectif de l'établissement est passé de 160, à fin 2015, à 200 à fin 2016, soit +25 % en un an (107 hommes et 93 femmes), et l'ETPT (équivalent Temps plein annuel travaillé) a progressé de 145,9 à 182,15 (+25 %). La Société du Grand Paris accueille également des personnels mis à disposition par des organismes ou établissements publics (46 à fin 2016).

Auprès d'équipes aguerries (89,5 % de cadres et une moyenne d'âge d'un peu moins de 42 ans), elle permet aussi à des jeunes collaborateurs de participer au projet. Ainsi, au 31 décembre 2016, 50 de nos salariés avaient moins de 35 ans, et 12 jeunes bénéficiaient d'un contrat en alternance. De jeunes entrepreneurs se sont joints au projet dans le cadre des Défis Jeunes Talents.

PERSPECTIVES 2017

Une dotation de 20 postes supplémentaires ayant été octroyée par la loi de finances 2017 (sur 50 postes demandés), la progression se poursuit en 2017, avec une prévision de 210 ETPT et 220 ETP en fin d'année.

Une amélioration de l'organisation

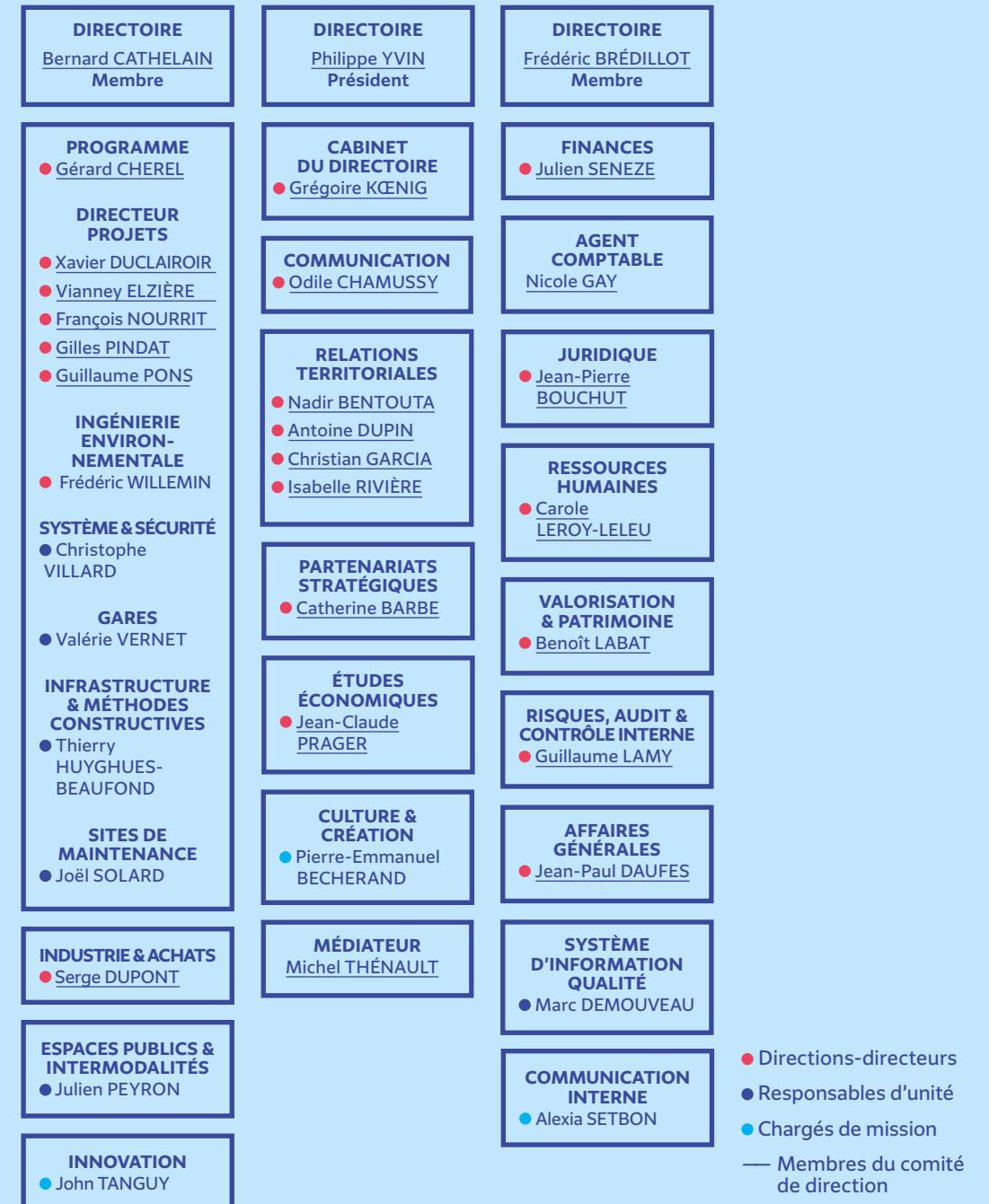
En 2016, l'organisation interne de la Société du Grand Paris a évolué selon les axes suivants :

- un pilotage global par ligne, avec un directeur de projet pour chacune d'elle ;
- une organisation matricielle renforcée pour une meilleure articulation entre objectifs des projets et objectifs des directions fonctionnelles, favorisant des liens de proximité au sein des projets, grâce, notamment, à la désignation de référents ;
- la création d'une direction du "contrôle interne et management des risques", visant à élaborer une démarche de réduction des principaux risques.
- la création d'une unité "espaces publics et intermodalité", chargée d'animer la démarche des pôles d'intermodalité.
- la création d'une entité d'exécution des contrats.

De nouvelles missions sont identifiées :

- la mission "innovation" permet en transversalité de concevoir une stratégie en matière d'innovation et de l'animer ;
- la mission "culture et création" met en œuvre des actions culturelles ;
- la mission "communication interne" travaille dans le cadre d'un comité de pilotage regroupant la communication, les ressources humaines, l'unité système d'information et qualité (procédures et processus) et le responsable de l'innovation ;
- la mission du "médiateur" propose toute action visant à éviter les conflits vis-à-vis des tiers.

Organigramme de la Société du Grand Paris (à juin 2017)



Les achats

Achats : tous les marchés de maîtrise d'œuvre attribués

62

Au total, 162 marchés ont été notifiés en 2016, pour un montant prévisionnel de 976 millions d'euros. À noter que 87 marchés représentant 95 % de ce montant prévisionnel ont fait l'objet de négociations techniques et financières, ce qui a permis à la Société du Grand Paris d'optimiser les offres des candidats. L'activité liée aux marchés a continué en 2016 d'être très soutenue pour l'ensemble des directions. La Société du Grand Paris s'est organisée pour appliquer dès avril la nouvelle ordonnance de 2015 relative aux marchés publics.

L'année 2016 est une année de bascule à double titre : d'une part l'attribution des marchés de maîtrise d'œuvre pour l'ensemble des lignes et d'autre part la passation des marchés de génie civil pour les lignes 15 Sud et 16, des trois premiers marchés de systèmes pour la ligne 15 Sud. 2016 est aussi l'année de la finalisation du cycle de passation des marchés de maîtrise d'œuvre avec une attribution pour les lignes 17, 18 et 15 Est et pour le centre d'exploitation d'Aulnay. Le dernier marché de maîtrise d'œuvre pour le centre d'exploitation (site de maintenance et de remisage) de Rosny (ligne 15 Est) a été lancé et sera attribué mi 2017.

2016 a été une activité très intense au niveau des marchés de travaux :

- les huit marchés de génie civil pour la ligne 15 Sud ont été lancés dont trois ont été attribués. La notification des cinq marchés restants est planifiée dans le premier semestre 2017.
 - Pour la ligne 16, les faits marquants de l'année ont été : la finalisation de l'allotissement des marchés de génie civil, la réunion d'information aux entreprises en juin et la publication de ces trois marchés.
 - la publication des marchés de travaux du centre d'exploitation (poste de commandement centralisé/ site de maintenance et de remisage) de Champigny ;
 - la publication des trois premiers marchés de système pour la ligne 15 Sud dont, notamment, la voie et caténaire pour la partie est, la traction et la conversion HT/BT.
- Les marchés de contrôle technique, de CSPS, des enquêtes de vulnérabilité, d'auscultation préalable des avoisinants, des diagnostics de dépollution et de reconnaissance géologique ont été attribués principalement pour les lignes 16, 15 Ouest, 17 et 18. Les marchés d'assistant à maîtrise d'ouvrage pour l'innovation, le numérique et l'intermodalité, lancés en 2015, ont été attribués en 2016.

Les chiffres

Un modèle de financement spécifique

63

En 2016, les dépenses de la Société du Grand Paris se sont élevées à 970 M€, en augmentation de 72 % par rapport à l'année 2015 (563 M€). Les recettes se sont établies à 533 M€, en légère croissance par rapport à l'exercice précédent (519 M€). Pour rappel, les recettes fiscales de la Société du Grand Paris ont connu une croissance significative depuis 2014 grâce à la réaffectation à la Société du Grand Paris de la dynamique des taxes prévues pour le financement du Nouveau Grand Paris décidée par le Gouvernement en mars 2013.

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

La réalisation du Grand Paris Express est mise en œuvre à travers sept opérations d'investissement correspondant à des tronçons

de lignes, définis comme des ensembles cohérents en matière de service et de réalisation. La première opération d'investissement, qui concerne la ligne 15 Sud, a été approuvée le 15 juillet 2013 par le conseil de surveillance et les trois dernières (lignes 15 Est, 17 Nord et 18) l'ont été le 13 novembre 2015. Le coût global de réalisation des lignes, ouvrages, installations et gares du Grand Paris Express est estimé à 24,1 Md€ aux conditions économiques de 2012, auxquels il faut ajouter 1,4 Md€ de coût de maîtrise foncière. Ce sont donc au total 25,5 Md€ qui seront nécessaires à la réalisation du Grand Paris Express d'ici à 2030. Mais au-delà de sa mission de maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris est également un acteur majeur du financement de plusieurs projets de modernisation des réseaux de métro et de RER

existants, le Gouvernement ayant souhaité, dès 2013, mettre au service de l'amélioration immédiate des conditions de transport des Franciliens le modèle de financement spécifique de la Société du Grand Paris. Ces contributions s'élèvent à près de 3 Md€, dont près de 1,5 Md€ font déjà l'objet de conventions de financement. Elles concernent la désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, le projet EOLE de prolongement du RER E vers l'ouest, le prolongement de la ligne 11 entre Mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier, ainsi que les schémas directeurs de modernisation des RER (cf. tableau 1 page 66). Enfin, la Société du Grand Paris finance également, au titre de ses contributions, 30 % du coût des impacts du Grand Paris Express sur les réseaux existants. Le reste de

ces travaux est financé par la Région, l'État, les collectivités territoriales concernées et les opérateurs de transport (RATP, SNCF), selon des clés fixées par le contrat de plan État-Région pour ce qui concerne la période 2015-2020. Les dépenses propres au Grand Paris ont crû globalement de +80 % par rapport à 2015, tandis que les dépenses d'intervention ont augmenté de 61 % sur la même période.

Les dépenses sur le Grand Paris Express: montée en puissance sur toutes les lignes et sur les acquisitions foncières (cf. tableau 2 page 66)

La croissance des dépenses sur le Grand Paris Express est tirée par la poursuite des études et les premiers travaux sur les lignes du réseau. Sur la ligne 15 Sud,

+ 61 %
de dépenses
d'intervention

lancée en juillet 2013 par le conseil de surveillance, les travaux préparatoires et de dévoiement des réseaux se sont poursuivis. Les premiers travaux de génie civil ont été lancés en 2016 sur la gare de Fort d'Issy Vanves Clamart, signe de la montée en puissance sur le terrain du Grand Paris Express. Vient ensuite la ligne 14 Nord-16-17 Sud, lancée en juillet 2014 par le conseil de surveillance, pour laquelle l'année 2016 a été marquée

par le lancement des études projet et le démarrage des travaux préparatoires. Sur la ligne 14 Sud, approuvée en juillet 2015 par le conseil de surveillance, la phase projet a été lancée. Les études avant-projet de la ligne 15 Ouest se sont poursuivies en 2016. Enfin, sur les trois derniers tronçons, approuvés en novembre 2015 par le conseil de surveillance, les études d'avant-projet débutent. Par ailleurs, le rythme de la maîtrise foncière demeure soutenu, avec 157 M€ de dépenses en 2016, soit une augmentation de +63 % par rapport à 2015. Les dépenses de personnel accompagnent la poursuite de la montée en puissance de l'effectif de l'établissement et les dépenses non répartissables, exécutées à 29 M€ en 2016, couvrent notamment l'ensemble du fonctionnement général de la Société du Grand Paris et les prestations diverses nécessaires à son administration: commissaires aux comptes, avocats, conseils juridiques, équipement informatique, renforts techniques...

Les interventions: accélération sur le prolongement de la ligne 14, EOLE et les schémas directeurs des RER

(cf. tableau 3 page 66)

Le prolongement de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen représente 41 % du niveau de l'enveloppe "Interventions" de la Société du Grand Paris, qui finance 55 % de ce projet dont le coût total est estimé à 1,5 Md€. Les dépenses liées aux opérations du Plan de Mobilisation représentent près de 60 % des contributions versées par la Société du Grand Paris et plus de 70 % de ces dépenses sont concentrées

sur le projet EOLE. L'accompagnement financier du prolongement de la ligne 11 et des schémas directeurs du RER se développe.

Les recettes: un régime de croisière à plus de 500 M€

(cf. tableau 4 page 66)

L'année 2014 avait été marquée par la réaffectation à la Société du Grand Paris de la totalité de la dynamique des taxes prévues pour son financement, conformément aux décisions du Gouvernement pour garantir la réalisation du Nouveau Grand Paris. Au cours des années précédentes, en effet, des prélèvements exceptionnels avaient été opérés au profit de l'Anru (95 M€ par an en 2011, 2012 et 2013) et un plafonnement du reliquat à 345 M€ avait été opéré. La pérennisation de ce déplaçonnement permet à la Société

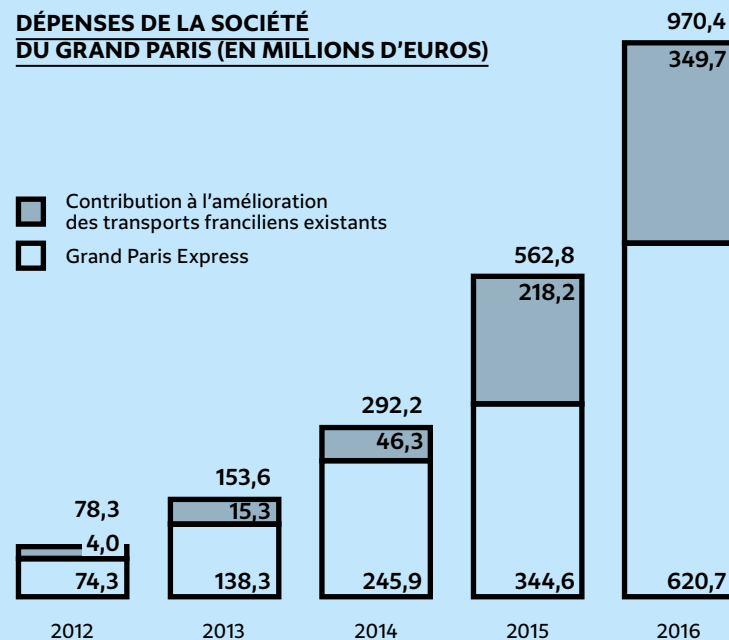
du Grand Paris d'enregistrer 533 M€ de recettes en 2016. L'essentiel des recettes de la Société du Grand Paris, en effet, provient de recettes fiscales affectées. Mais il faut également souligner l'attribution, en 2015, d'une subvention européenne de 31 M€ pour le financement des avant-projets des lignes 14 Sud, 17 et 18, soit la moitié du coût de ces avant-projets. Par cette subvention aux lignes qui desservent les aéroports et gares internationaux d'Île-de-France, l'Union européenne soutient l'amélioration du fonctionnement des nœuds urbains des réseaux transeuropéens que représente la métropole parisienne, une notion développée par la génération la plus récente des règlements du mécanisme d'interconnexion européen. 19 M€ sont enregistrés en 2016 au

titre de cette subvention. Les autres produits relèvent principalement d'opérations d'ordre comptable (production stockée, retraitements comptables), correspondant au retraitement en immobilisation ou en stock de dépenses enregistrées en charges au cours de l'année.

Un prélèvement sur le fonds de roulement à hauteur de 435 M€

Avec 970 M€ de dépenses et 533 M€ de recettes, la Société du Grand Paris opère en 2016, comme en 2015, un prélèvement sur son fonds de roulement. À fin 2016, le fonds de roulement s'établit à 573 M€. Il sera en principe intégralement consommé courant 2017, et la Société du Grand Paris recourra alors à l'emprunt.

DÉPENSES DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS (EN MILLIONS D'EUROS)



UN MOTEUR DE FINANCEMENT PUISSANT UTILISÉ À PLEIN RÉGIME

La Société du Grand Paris bénéficie d'un modèle de financement global: la totalité du Grand Paris Express, mais également les contributions aux autres projets financés par la Société du Grand Paris, font caisse commune au sein d'un dispositif de financement unique. La réalisation de chaque opération n'est donc pas subordonnée au bouclage préalable d'un financement dédié.

Ce modèle de financement repose sur deux piliers: d'une part, des recettes fiscales affectées sur une longue période; d'autre part, le recours à l'emprunt, qui permet de réaliser

le projet en moins de deux décennies sans concentrer son financement sur une seule génération.

Les recettes fiscales affectées ont permis de lancer les études, les acquisitions foncières, les travaux préparatoires et les premiers travaux de génie civil; le fonds de roulement de la Société du Grand Paris sera ainsi épuisé dès 2017. Le recours à l'emprunt sera nécessaire pour poursuivre les travaux. Les recettes fiscales, augmentées des produits récurrents liés à la mise en service du réseau (redevances, commerces, publicité...), permettront

de rembourser l'emprunt. Des subventions, notamment européennes, consolident le modèle en période de construction, de même que les cessions de volumes en surplomb des gares.

Ce modèle est un puissant moteur de financement qui garantit la soutenabilité à long terme des dépenses à la charge de la Société du Grand Paris. Avec la décision prise en février 2016 par le Gouvernement de porter à 1,5 Md€ la contribution de la Société du Grand Paris au financement du projet EOLE, ce moteur est désormais utilisé à plein régime.

**TABLEAU 1 :
CONVENTIONS DE FINANCEMENT (EN M€ CE 2012)**

	ENVELOPPE	CONVENTIONS SIGNÉES (PARTS SGP)
RER E à l'ouest (EOLE)	1 500	510
- RER E à l'ouest PRO 2 (CS nov. 2014)		114
- RER E à l'ouest NexTEO (CS nov. 2015)		159
- RER E à l'ouest NexTEO (CS juil. 2016)		237
Schémas directeurs des RER	352	271
- Schéma directeur RER A (CS nov. 2014)		78
- Schéma directeur RER A et B (CS juil. 2015)		143
- Schéma directeur RER C et D (CS juil. 2015)		25
- Schéma directeur RER A Cergy (CS nov. 2015)		25
Prolongement L11 à Rosny	300	104
- Ligne 11 COFI n° 1 (CS nov. 2014)		60
- Prolongement L11 / fin travaux n° 1 (CS juil. 2016)		44
Prolongement L14 Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen	800	616
- Adaptation - Convention de financement AVP (Sign. août 2012)		1
- Désaturation - Convention de financement AVP (Sign. mars 2012)		5
- Désaturation - Convention de financement n° 1 (CS nov. 2012)		58
- Adaptation - Convention de financement n° 1 (CS nov. 2012)		38
- Désaturation - Convention de financement n° 2 (CS nov. 2013)		267
- Désaturation - Convention de financement n° 3 (CS juil. 2016)		247
TOTAL	2 952	1 501

TABLEAU 2 : DÉPENSES PAR DESTINATION (EN M€)

	2015	2016
Dépenses non répartissables (personnel, locaux, impôts et taxes, systèmes d'information...)	41	53
- Dépenses de personnel	19	24
- Autres dépenses non répartissables	22	29
Infrastructures et systèmes du Grand Paris Express (dont véhicules de maintenance)	205	409
- L15 SUD (Pont de Sèvres - Noisy - Champs)	123	197
- L14 NORD, 16 et 17 SUD (Noisy - Champs - Le Bourget RER - Saint-Denis Pleyel - Mairie de Saint-Ouen)	40	61
- L15 OUEST (Pont de Sèvres - Saint-Denis Pleyel)	10	19
- L14 SUD (Olympiades - Orly)	16	30
- L18 (Orly - Versailles)	10	56
- L17 NORD (Le Bourget - Le Mesnil-Amelot)	3	35
- L15 EST (Saint-Denis Pleyel - Champigny)	4	12
Acquisitions foncières	96	157
Matériel roulant	2	1
TOTAL GRAND PARIS EXPRESS	345	621

TABLEAU 3 : CONTRIBUTIONS (EN M€)

	2015	2016
Prolongement L14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen	124	142
Opération du Plan de mobilisation	92	204
- EOLE	61	148
- Prolongement de la L11 entre Mairie des Lilas et Rosny Bois-Perrier	28	37
- Schémas directeurs des RER	3	19
Adaptation des réseaux existants	2	4
TOTAL CONTRIBUTIONS	218	350

TABLEAU 4 : RECETTES (EN M€)

	2015	2016
Taxe sur les surfaces de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et stationnement	330	326
Taxe spéciale d'équipement	117	117
Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux	60	65
Subvention européenne	7	19
Autres (loyers, production immobilisée...)	5	6
TOTAL RECETTES	519	533

**Cofinancé par l'Union européenne**

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

Les études d'avant-projet des lignes 14 Sud, 17 et 18 sont cofinancées par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.



Conception et réalisation : direction de la communication, Quai#3. **Crédits photos** : couverture : BIG & Silvio d'Ascia ; p 2 : Gérard Rollando ; p 3 : Sébastien d'Halloy ; p 6 : Marco Castro ; p 10 : Genaro Bardy ; p 11 : Sébastien d'Halloy ; Gérard Rollando ; Agence Duthilleul / AREP ; Nicolas Scordia ; p 12 : Dominique Perrault Architecture ; p 14 : Jacques Ferrier Architectures ; Sébastien d'Halloy ; David Sauval ; p 15 : Sébastien d'Halloy ; p 16 : Marlène Awaad ; Valentin Desjardins ; Moins Deux ; p 17 : Benjamin de Diesbach ; Dietmar Feichtinger Architectes ; Gerard Rollando ; p 18 : Leticia Pontual ; p 19 : Benjamin de Diesbach ; p 20 : Gérard Rollando ; Sébastien d'Halloy ; p 21 : Benjamin de Diesbach ; Sébastien d'Halloy ; p 22 : Hervé Piraud ; Leticia Pontual ; p 23 : Gérard Rollando ; bCg Studio ; Gérard Rollando ; Miralles Tagliabue EMBT / Bordas+Peiro ; p 28 : Jean-David Chétrite ; p 30 : Gérard Rollando ; p 32 : Gérard Rollando ; p 34 : Benjamin de Diesbach ; p 36 : Gérard Rollando ; Elizabeth de Portzamparc ; p 38 : Genaro Bardy ; Atelier Novembre ; p 40 : Genaro Bardy ; Architecture Studio ; p 42 : Hervé Piraud ; BIG & Silvio d'Ascia ; p 51 : Claire-Lise Havet ; Gérard Rollando ; p 52 : Biotope ; Greg Gonzalez ; p 53 : Chartier Dalix ; p 54 : Benjamin de Diesbach ; p 57 : Genaro Bardy ; Benjamin de Diesbach ; Christophe Morin ; p 58 : Livia Saavedra. DR Société du Grand Paris. **Impression** : Imprimerie de Compiègne. **Édité en juillet 2017.**

LE
NOUVEAU
MÉTRO,
RÉALISÉ PAR
**Société du
Grand Paris**

30, avenue
des Fruitières
93200
Saint-Denis

SUIVEZ L'ACTUALITÉ
DU GRAND PARIS EXPRESS

societedugrandparis.fr



Le Grand Paris Express, retour sur 2016 en images

2016 marque un grand pas en avant avec le lancement, dès avril, du premier chantier de génie civil à Fort d'Issy – Vanves – Clamart. Partout en Île-de-France, des chantiers démarrent. Dans leur sillage, c'est toute une dynamique qui est enclenchée, porteuse de nombreuses dimensions telles que la culture, l'environnement et l'architecture des gares.

**Noisy -
Champs**
Signalétique
chantier

NOTRE
NOUVEAU
MÉTRO

Grand
Paris



**Fort d'Issy -
Vanves -
Clamart**
Travaux de
génie civil



**Noisy -
Champs**
Perspective
de la gare
aérienne
par l'Agence
Duthilleul

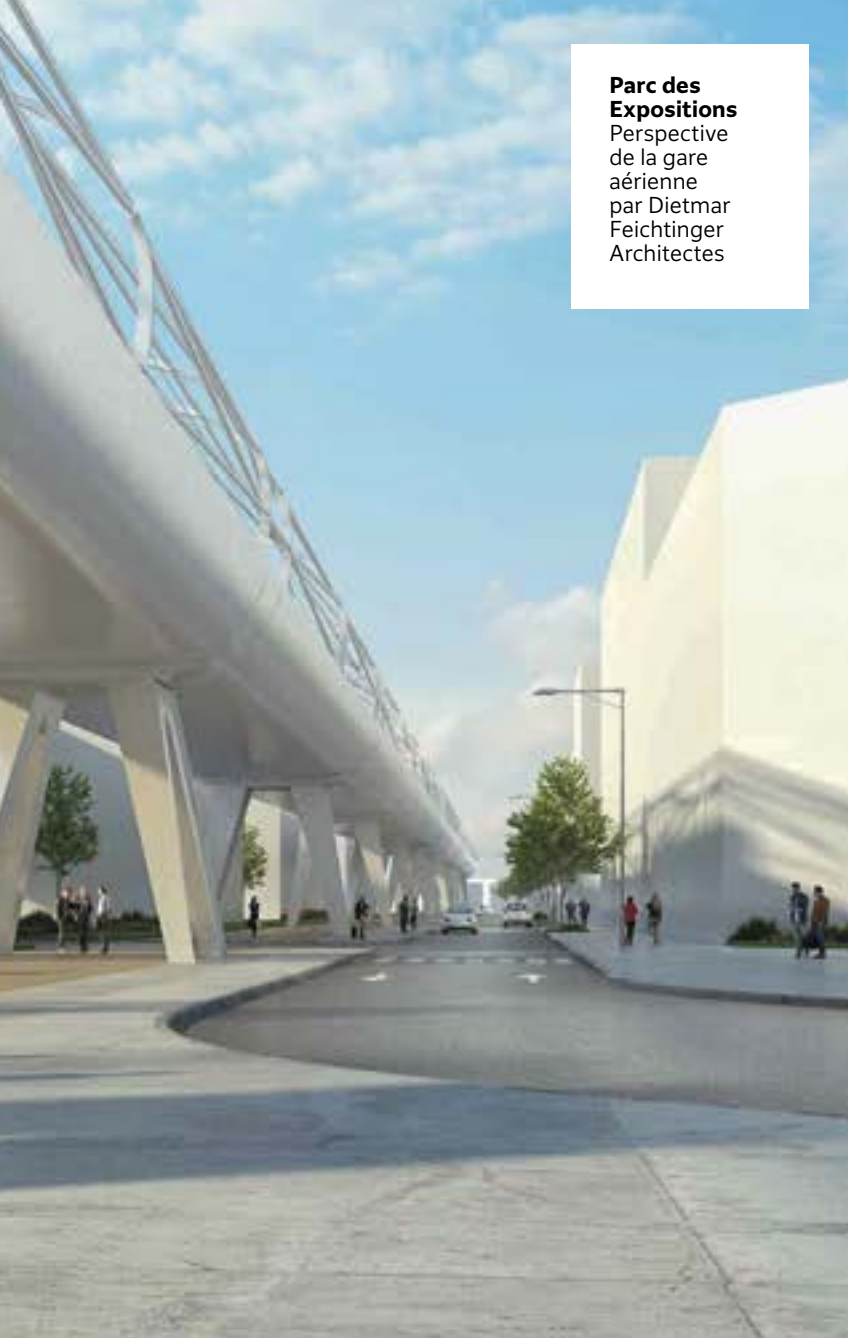


La Courneuve
"Six routes"
Dévoisement
réseau sur
le chantier



**Parc des
Expositions**

Perspective
de la gare
aérienne
par Dietmar
Feichtinger
Architectes



**Clichy-
Montfermeil**
Perspective
de la gare
par Miralles
Tagliabue
EMBT /
Bordas+Peiro



Aulnay
Puits d'essai
sur le chantier



**Champigny
- Centre**
Coulage
du radier
en béton



**Fort d'Issy -
Vanves -
Clamart**
Préfabrication
de la dalle
de couverture





**Noisy -
Champs**
Chantier de
l'arrière-gare



**Fort d'Issy -
Vanves -
Clamart**
Terrassement
sous
les tabliers
auxiliaires

**Tunnelier ligne
14 Nord**
Magaly creuse
entre Saint
Lazare
et Mairie de
Saint-Ouen



**Tunnelier ligne
14 Nord**
Visite d'une
délégation de
la Société du
Grand Paris



Le Bourget RER
Perspective
de la gare par
Elizabeth de
Portzamparc



**Clichy -
Montfermeil**
Déconstruction
de la tour
Utrillo



**Triangle
de Gonesse**
Perspective
de la gare
par Atelier
Novembre



La Courneuve
Vue du parc
Georges
Valbon



**Nanterre
la Folie**
Perspective
de la gare par
le cabinet
Architecture
Studio



La Défense
Vue depuis
l'esplanade
de la Défense



Pont de Bondy
Perspective
de la gare par
BIG et Silvio
d'Ascia

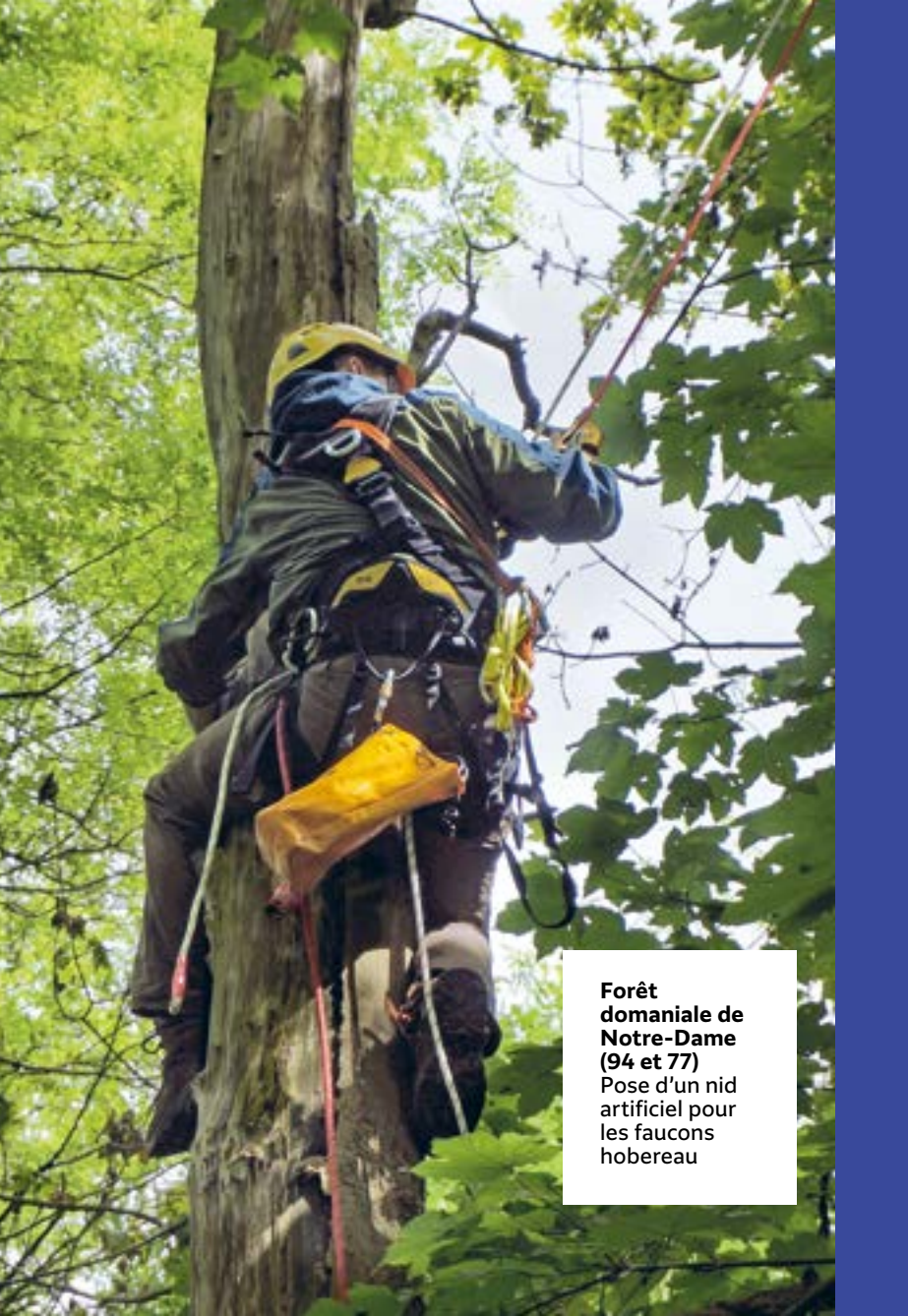


**Bobigny
- Drancy**
Hôpital
Avicenne
à Drancy





Chelles
Démolition
d'habitations



**Forêt
domaniale de
Notre-Dame
(94 et 77)**
Pose d'un nid
artificiel pour
les faucons
hobereau

An aerial night photograph of a circular, illuminated structure in a park. The structure is a circular platform with a low wall, surrounded by a fence. It is lit up by several tall, vertical light poles around its perimeter. A group of people is gathered on the platform. In the background, there are trees, a road with streetlights, and a bridge. The overall scene is dark, with the lights from the structure and the surrounding area providing the main illumination.

Clamart
Gyrotape de
Pablo Valbuena
lors de KM1



idéole

**Île Saint-
Germain**
Installation
du plasticien
Tobias
Rehberger
lors de la 15^e
édition de la
Nuit Blanche