

Grand Paris Express, le métro du Grand Paris

Un atout pour la région Capitale,
Un atout pour la France.

Point d'avancement
Dossier de presse janvier 2016



Grand Paris Express en 2016 : un grand pas en avant !

« Alors que la Métropole du Grand Paris se met en place, le métro du Grand Paris poursuit son déploiement et joue plus que jamais un rôle moteur dans la valorisation de ce territoire exceptionnel.

L'année qui s'ouvre sera celle d'une étape décisive dans l'avancement du métro du Grand Paris.

2016 va marquer un grand pas en avant avec le démarrage des opérations de génie civil – étape à la fois symbolique et concrète du début d'une nouvelle réalité géographique, sociale, économique. Ainsi, au-delà du premier chantier de génie civil lancé dès avril à Fort d'Issy-Vanves-Clamart, va succéder au fil de l'année, la mise en œuvre de travaux en de nombreux points de la ligne 15 Sud.

Dans le sillage de ces travaux, c'est toute une dynamique économique qui est enclenchée, porteuse d'activité et d'emplois dans les territoires concernés, dans toute la Région Capitale mais aussi à l'échelle de notre pays. Au-delà du génie civil, le projet va avancer dans toutes ses dimensions – avec la conception architecturale des gares et des sites industriels, la poursuite des projets immobiliers, le lancement du programme d'innovation ouverte...

Depuis 2010, la Société du Grand Paris conjugue la concertation et le dialogue dans la mise en œuvre du métro du Grand Paris. Cette approche restera la marque de fabrique du projet, au service des territoires et de leurs habitants.

2016 sera aussi l'année de l'affirmation d'une dimension nouvelle du projet avec les premières actions culturelles autour du Grand Paris Express. Elles vont constituer une composante à part entière du projet, pour que chacune et chacun puissent se l'approprier.

Le projet est en marche, et bien en marche - un projet politique au sens premier du terme, un projet pour l'ensemble de la Cité et de ses citoyens, un projet pour réunir et vivre ensemble, un projet pour se donner un horizon, un avenir partagé et maîtrisé. »

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

SOMMAIRE

LE BUDGET 2016

L'AVANCEMENT DES LIGNES DU GRAND PARIS EXPRESS

Page 11..... Carte du réseau Grand Paris Express

Page 13..... Ligne 15 Sud

Page 15..... Ligne 15 Ouest

Page 17..... Ligne 15 Est

Page 19..... Ligne 14 Sud

Page 21..... Ligne 16

Page 23..... Ligne 17 Nord

Page 25..... Ligne 18

LA CONTRIBUTION DE LA SGP AU PLAN DE MODERNISATION DES TRANSPORTS

LE GRAND PARIS EXPRESS AU SERVICE DES TERRITOIRES

Page 31..... Un centre d'exploitation à Aulnay-sous-Bois
sur les terrains PSA

Page 32..... Les projets immobiliers des gares du Grand Paris

Page 34..... Le projet numérique de la SGP : les étapes en 2016

Page 35..... Les engagements environnementaux de la Société du Grand
Paris

LE BUDGET 2016

L'ENSEMBLE DU GRAND PARIS EXPRESS EST LANCÉ

BUDGET 2016 : 1,112 MILLIARD D'EUROS

En 2016, pour la première fois, le budget de la Société du Grand Paris dépasse le milliard d'euros. Le budget prévisionnel voté par le conseil de surveillance pour cette année s'établit à 1,112 milliard d'euros traduisant une forte montée en puissance du projet. La Société du Grand Paris prévoit ainsi 154 M€ en fonctionnement, 575 M€ en investissement et 383 M€ en intervention, c'est-à-dire en contributions au plan de modernisation des transports en Ile-de-France.

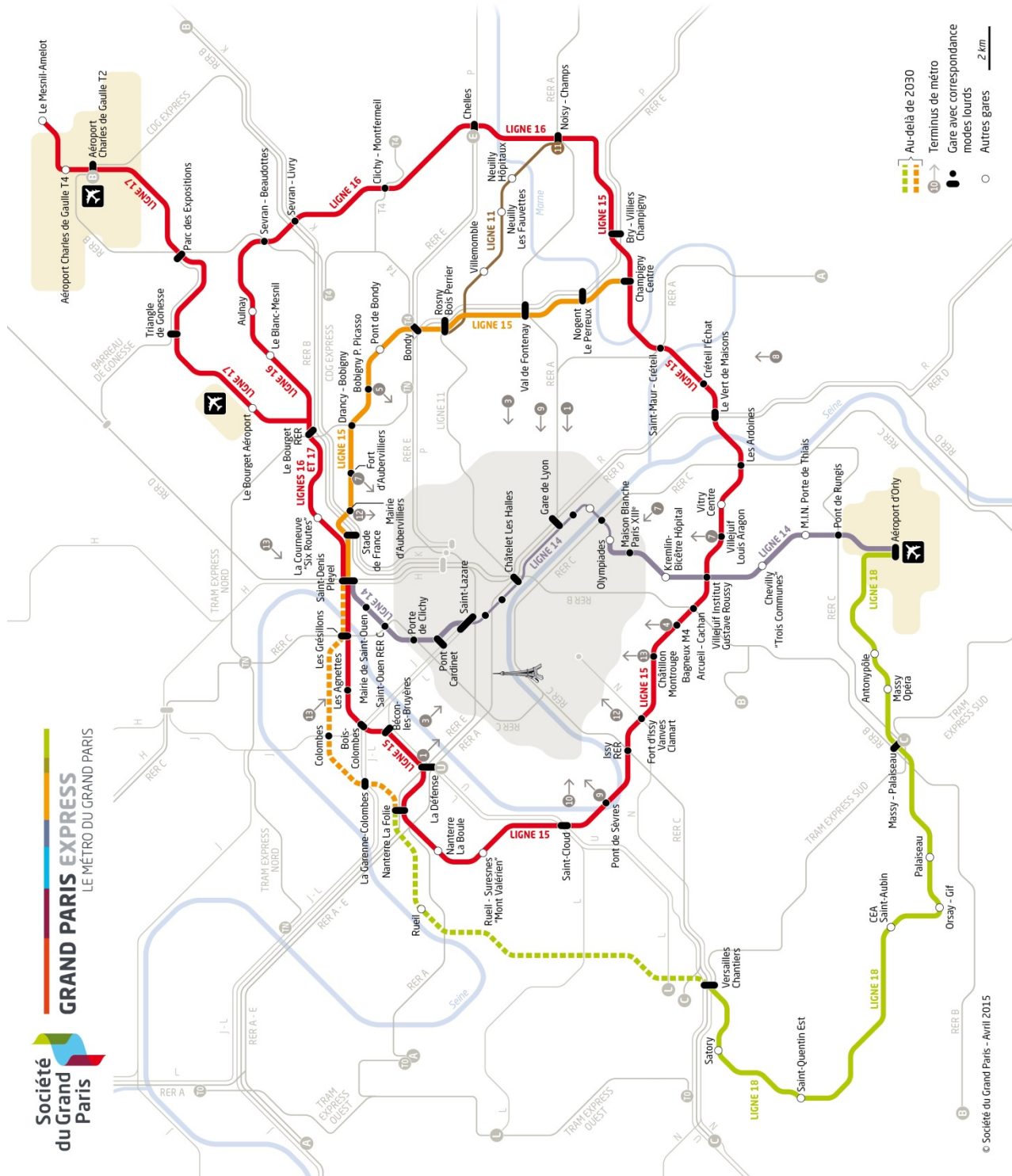
DÉPENSES

- En investissement (575 M€), les dépenses se répartissent majoritairement entre les études de maîtrise d'œuvre et assistance à maîtrise d'ouvrage sur les lignes en cours de conception (250 M€), les acquisitions foncières (155 M€), et les déviations de réseaux et pour les premiers travaux de génie civil (128 M€).
- L'enveloppe d'intervention (383 M€) regroupe les contributions de la Société du Grand Paris pour le financement des prolongements de la ligne 14 entre Saint-Lazare et Mairie de Saint-Ouen, du RER E à l'ouest, de la ligne 11, et enfin de la modernisation des RER.

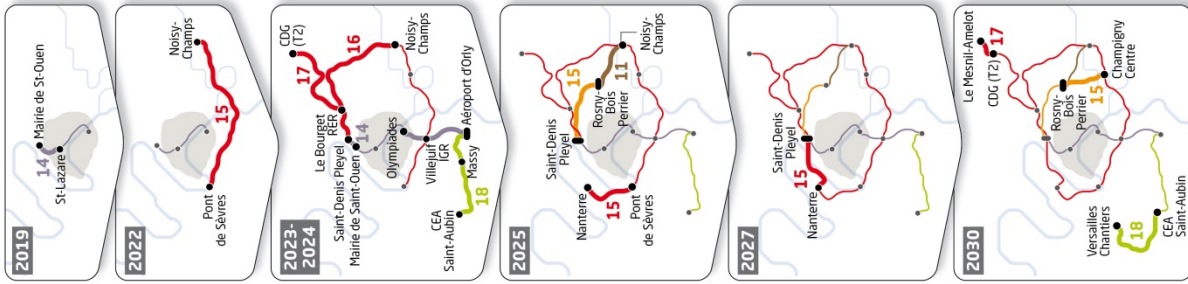
RECETTES

- En 2016, les recettes prévisionnelles de la Société du Grand Paris s'élèvent à 543 M€ issues pour l'essentiel des ressources fiscales affectées : 65 M€ au titre de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau, 350 M€ au titre de la taxe annuelle sur les bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement (TSBCS) et 117 M€ au titre de la taxe spéciale d'équipement.

L'avancement des lignes du Grand Paris Express



Calendrier de mises en service



LIGNE 15 SUD

PONT DE SEVRES – NOISY-CHAMPS

Un investissement de 5.7 milliards d'euros voté aux conseils de surveillance des 12 juillet 2013 et 10 juillet 2015.



Première ligne du Grand Paris Express à être mise en service après le prolongement de la ligne 14 au Nord, la ligne 15 Sud représente 33 km de métro souterrain, 16 nouvelles gares, 22 communes et 4 départements traversés et plus d'1 million d'habitants concernés. Elle incarne la mobilité quotidienne des Franciliens, en offrant un axe de transport collectif Est-Ouest supplémentaire qui contribuera à la désaturation du RER A et des autres modes de transports existants. Ligne majeure pour les liaisons domicile-travail, elle sera une réelle alternative à l'usage de la voiture et améliorera considérablement l'accessibilité aux grands équipements régionaux comme l'Institut Gustave Roussy à Villejuif, le Musée d'art contemporain « MAC/VAL » à Vitry-sur-Seine, l'hôpital Henri Mondor à Créteil...

LES CHIFFRES DE LA LIGNE 15 SUD

- **33 km** en souterrain
- **16 gares** dont **13** en correspondance avec RER, métro, tramway
- **1 090 000 habitants concernés et 455 000 emplois**
- **22 communes** desservies sur **4 départements** : le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne
- Un investissement de **5,7 milliards** d'euros
- **300 000** voyageurs quotidiens
- Une mise en service prévue fin **2022**

DES TEMPS DE DEPLACEMENT REDUITS

- **Saint-Maur Créteil <> Aéroport Roissy Charles de Gaulle** : 45 minutes contre 1 h 05 aujourd'hui.
- **Pont de Sèvres <> Noisy – Champs** : 35 minutes contre 1 h 05 aujourd'hui.
- **Champigny Centre <> Issy RER** : 27 minutes contre 1 h 26 aujourd'hui.
- **Vitry Centre <> La Défense** : 30 minutes contre 1 heure aujourd'hui.

LE CALENDRIER DE REALISATION

Déclaration d'utilité publique	24/12/2015
Enquête publique unique loi sur l'eau et projets de construction des gares et du site de maintenance de Champigny-sur-Marne	Du 26/10/15 au 28/11/15
Production de l'avant-projet	Mai 2015
Début travaux préparatoires	Mars 2015
Début des travaux génie civil à Fort d'Issy Vanves Clamart (4 appels d'offres de génie civil sur 8)*	Avril 2016
Notification des autres appels d'offres de génie civil**	2017
Début des travaux sur les systèmes	Mi-2020
Mise en service	Fin 2022

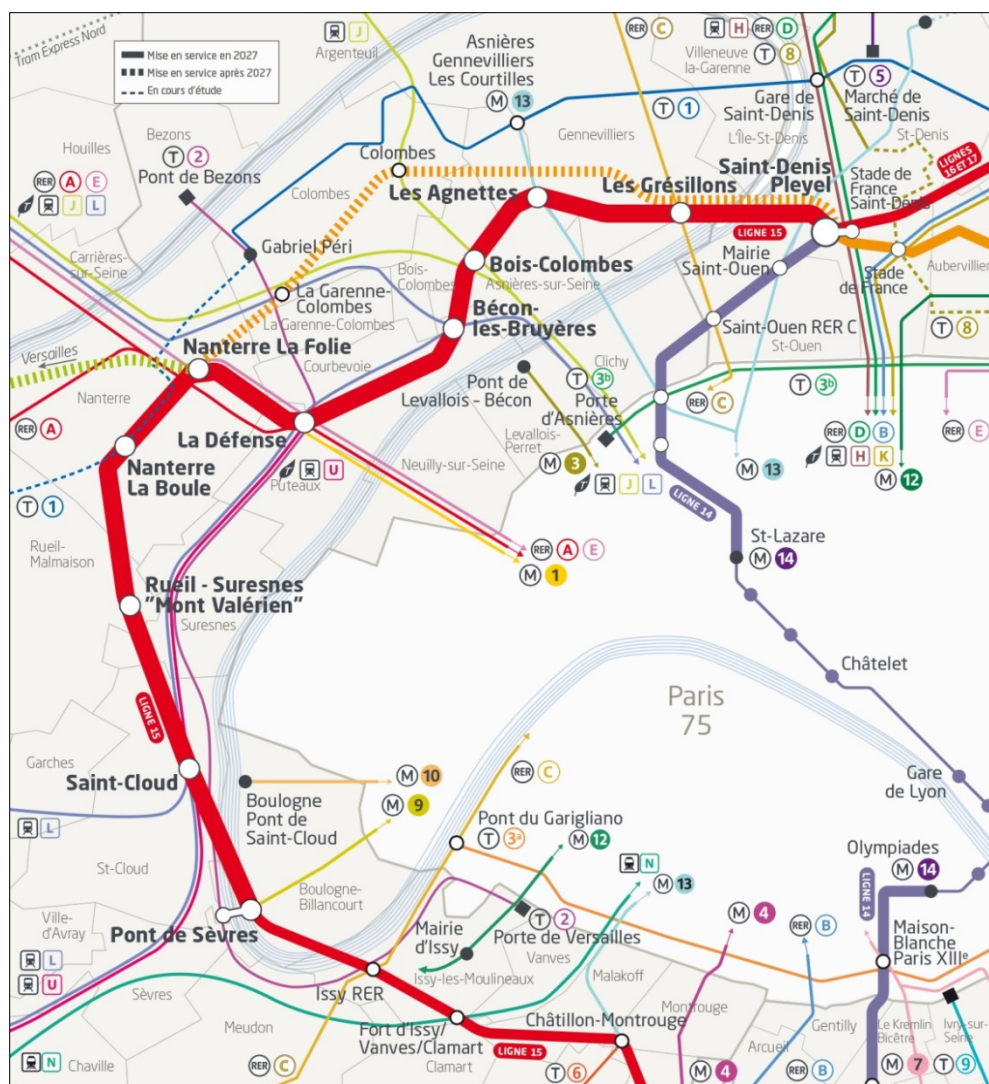
*1^{ère} étape des travaux de génie civil

** 2^e étape des travaux de génie civil

LIGNE 15 OUEST

PONT DE SEVRES – SAINT-DENIS PLEYEL

Un investissement de 3 milliards d'euros voté au conseil de surveillance du 10 juillet 2015.



La ligne 15 Ouest répond à l'objectif de renforcer le développement du pôle économique de l'Ouest francilien, notamment La Défense - premier quartier d'affaires européens - et de le mettre en réseau avec les autres territoires stratégiques du Grand Paris au premier rang desquels les aéroports de Roissy et du Bourget. Dès sa mise en service, elle permettra à plus de 800.000 habitants de bénéficier de nouvelles opportunités de transport, complétées par des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (Lignes 14, 16, 17) et des lignes de Transilien, RER, métro ou tramway.

LES CHIFFRES DE LA LIGNE 15 OUEST

- **20 km** en souterrain
- **9 gares dont 8** en correspondance avec RER, métro ou tramway
- **20 ouvrages annexes**
- **820 000 habitants concernés et 610 000 emplois**
- **12 communes** desservies
- Au service de **4 départements** : les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, les Yvelines et le Val d'Oise
- **600 000 voyageurs quotidiens**
- Une mise en service prévue en deux temps : **2025** entre Pont de Sèvres et Nanterre La Folie – **2027** entre Nanterre La Folie et Saint-Denis Pleyel

DES TEMPS DE DEPLACEMENT REDUITS

- **Saint-Denis Pleyel <> La Défense** : 12 minutes contre 30 minutes aujourd'hui
- **Rueil - Suresnes « Mont Valérien » <> Les Grésillons** : 16 minutes contre 60 minutes aujourd'hui
- **Fort d'Issy – Vanves – Clamart <> Nanterre La Folie** : 15 minutes contre 47 minutes aujourd'hui
- **La Défense <> Aéroport Roissy Charles de Gaulle** : 35 minutes contre 1 heure aujourd'hui

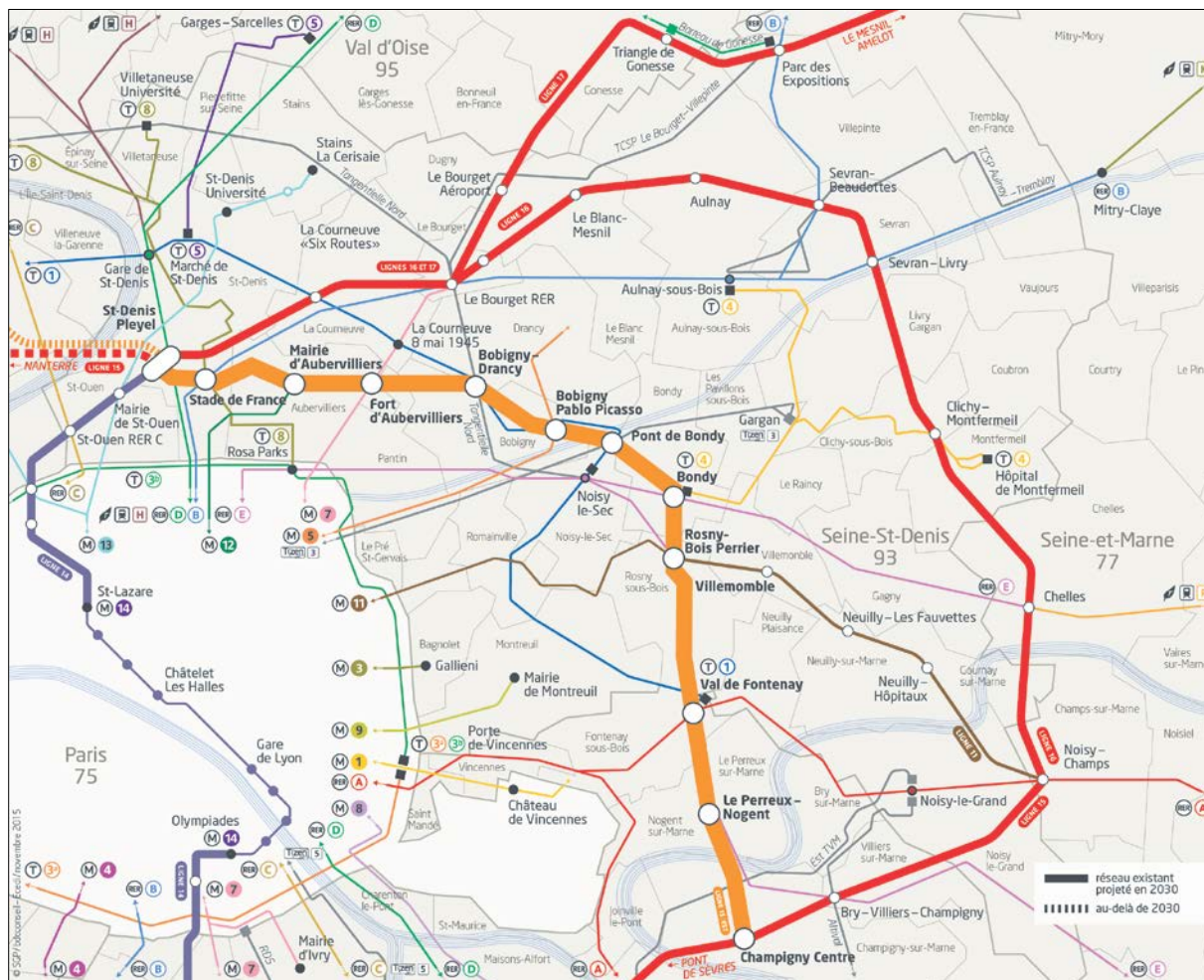
LE CALENDRIER DE REALISATION

Enquête publique	Automne 2015
Engagement des marchés de maîtrise d'œuvre	Octobre 2015
Avant-projet	Printemps 2017
Consultation entreprises de génie civil	Fin 2017
Début des travaux de génie civil	Mi 2018
1 ^{ère} mise en service	2025
2 ^{ème} mise en service	2027

LIGNE 15 EST

CHAMPIGNY CENTRE – SAINT-DENIS PLEYEL

Un investissement de 3.5 milliards d'euros voté au conseil de surveillance du 13 novembre 2015.



La ligne 15 Est est, avec la ligne 16, un tronçon emblématique du Grand Paris Express assurant la desserte et la mise en réseau des territoires de l'Est francilien. Elle a vocation à améliorer l'accessibilité aux emplois et aux universités pour 675.000 habitants. Les bénéfices seront particulièrement importants pour les communes du nord du tracé, entre Aubervilliers à l'ouest et Bondy à l'est, ainsi que pour le secteur de Nogent-sur-Marne, Le Perreux-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.

LES CHIFFRES DE LA LIGNE 15 EST

- **23 km** en souterrain
- **12 gares dont 11** en correspondance avec RER, métro ou tramway
- **28 ouvrages annexes**
- **675 000 habitants concernés et 260 000 emplois**
- **12 communes** desservies
- **Au service de 2 départements** : la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne
- **300 000 voyageurs quotidiens**
- Une mise en service prévue en deux temps : **2025** entre Saint-Denis Pleyel et Rosny-sous-Bois
– **2030** entre Rosny-sous-Bois et Champigny Centre

DES TEMPS DE DEPLACEMENT REDUITS

- **Bobigny Pablo Picasso <> Noisy-Champs** : 25 minutes contre 52 minutes aujourd'hui.
- **Champigny centre <> Val de Fontenay** : 8 minutes contre 40 minutes aujourd'hui.
- **Maire d'Aubervilliers <> La Défense** : 20 minutes contre 50 minutes aujourd'hui.
- **La Plaine Stade de France <> Créteil Université** : 35 minutes contre 50 minutes aujourd'hui.

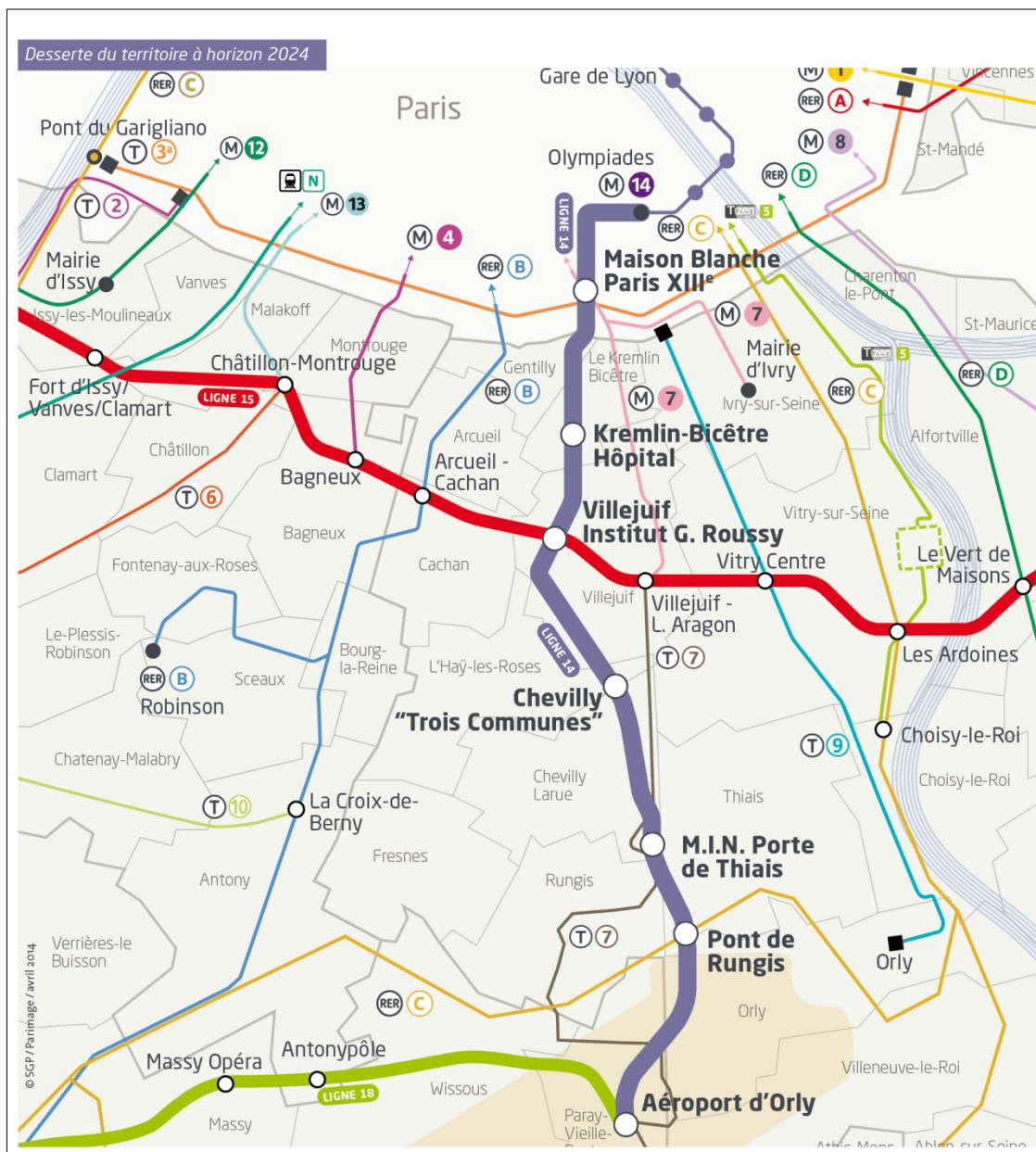
LE CALENDRIER DE REALISATION

Fin des études préliminaires	En cours
Enquête publique	Printemps 2016
Engagement des marchés de maîtrise d'œuvre	Automne 2016
Début des travaux préparatoires	Automne 2017
Début des travaux de génie civil	Automne 2019
1 ^{ère} mise en service	2025
2 ^{ème} mise en service	2030

LIGNE 14 SUD

OLYMPIADES – AÉROPORT D'ORLY

Un investissement de 2.1 milliards d'euros voté au conseil de surveillance du 10 juillet 2015



La desserte des trois aéroports franciliens est un enjeu majeur du Grand Paris Express. Grâce à la ligne 14 Sud, une liaison entre le centre de la capitale et l'aéroport d'Orly sera offerte aux voyageurs. Vers le Nord, le pôle d'affaires de Saint-Denis Pleyel sera lui aussi mieux desservi. Grâce à des correspondances avec les autres lignes du Grand Paris Express (lignes 15 et 18), les lignes du métro 7, du tramway 7 et avec le RER C, la ligne 14 Sud sera utile à près de 300.000 habitants directement concernés et desservira des pôles d'activités importants comme le marché de Rungis, premier marché alimentaire du monde. À terme, la ligne 14 constituera l'épine dorsale du réseau du Grand Paris grâce à ses nombreuses correspondances avec le métro parisien.

LES CHIFFRES DE LA LIGNE 14 SUD

- **14 km** de tracé en souterrain
- **7 nouvelles gares dont 5, en correspondance** avec RER, métro ou tramway
- **12 ouvrages annexes**
- **260 000 habitants concernés et 150 000 emplois**
- **11 communes** desservies dans **3 départements** ; Paris, le Val-de-Marne et l'Essonne
- **300 000 voyageurs quotidiens**
- Une mise en service prévue en **2024**

La ligne 14 est aujourd'hui longue de 8,6 km, d'Olympiades à Saint-Lazare.

Elle accueille en moyenne 500 000 voyageurs par jour. Elle sera également prolongée au Nord en deux étapes :

- dans un premier temps de Saint-Lazare à Mairie de Saint-Ouen (5,8 km) en passant par Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy Saint-Ouen RER C ;
- puis de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel (1,7 km).

DES TEMPS DE DEPLACEMENT REDUITS

- **Châtelet <> Villejuif IGR** : 15 minutes contre 37 minutes aujourd'hui
- **Aéroport d'Orly <> Issy RER** : 22 minutes contre 45 minutes aujourd'hui
- **Aéroport d'Orly <> Gare de Lyon** : 21 minutes contre 48 minutes aujourd'hui
- **Chevilly « Trois Communes » <> Noisy-Champs** : 28 minutes contre 1 h 12 aujourd'hui

LE CALENDRIER DE REALISATION

Enquête publique	Du 1 ^{er} juin au 9 juillet 2015
Obtention de la déclaration d'utilité publique	Mi-2016
Etudes d'avant-projet	Printemps 2016
Début des travaux préparatoires	2015
Début des travaux de génie civil	Début 2018
Mise en service	2024

UNE LIGNE RÉALISÉE AVEC LA RATP

Le 16 février 2015, le conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a approuvé la conclusion d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage entre la Société du Grand Paris et la RATP pour la réalisation de la ligne 14 Sud du Grand Paris Express, entre Paris et Orly à horizon 2024. La RATP a engagé les études de conception des ouvrages et équipements. Elle mènera ces études en articulation étroite avec la SGP, qui conserve la responsabilité des acquisitions foncières, des projets de valorisation, et la propriété des biens, ouvrages, installations et gares de ce prolongement. La RATP assumera ainsi la maîtrise d'ouvrage du système de transport à l'échelle de l'ensemble de la ligne prolongée de Saint-Denis Pleyel à Aéroport d'Orly. Elle en sera également l'exploitant. Aéroports De Paris assurera la maîtrise d'ouvrage de la gare d'Orly.

LIGNE 16* (lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud)

NOISY-CHAMPS – SAINT-DENIS PLEYEL VIA LE BOURGET RER

Un investissement de 3.5 milliards d'euros voté au conseil de surveillance du 4 juillet 2014.



Ligne essentiel au désenclavement des territoires aujourd'hui mal desservis, la ligne 16 irriguera l'Est de la Seine-Saint-Denis jusqu'à la grande couronne avec la Cité Descartes de Noisy-Champs. Implantée au cœur des territoires de la géographie prioritaire de la politique de la ville, la ligne 16 bénéficiera à près de 800.000 habitants encore trop isolés du reste de la Métropole et de ses équipements. Permettant une liaison directe vers les bassins d'emplois du Grand Paris et grâce à ses nombreuses correspondances avec des lignes de transport circulant en Seine-et-Marne (RER A, RER E, RER B, lignes Transilien), la ligne 16 incarne le renforcement de la cohésion sociale à l'œuvre dans la métropole.

*Les lignes 14 Nord (entre Mairie de Saint-Ouen et Saint-Denis Pleyel), 16 (entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs) et 17 Sud (entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER) font l'objet d'un traitement juridique commun sous la forme d'un tronçon unique entre Mairie de Saint-Ouen (gare non incluse) à Noisy-Champs via Le Bourget RER.

LES CHIFFRES DE LA LIGNE 16, 14 NORD ET 17 SUD

Lignes 16, 14 Nord et 17 Sud

- **29 km** de tracé
- **9 gares dont 7 en correspondance**
- **775 000 habitants concernés et 285 000 emplois**
- **16 communes**
- **Au service de 3 départements** : la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne, et le Val d'Oise
- **200 000 voyageurs quotidiens**
- Un investissement global de **3.490 milliards d'euros**
- Mise en service 2023

Ligne 16

- **21,8 km** de tracé
- **7 gares dont 5** en correspondance avec RER, métro ou tramway
- **25 ouvrages annexes**
- **11 communes** desservies

Lignes 17 Sud et 14 Nord

- **7,1 km** de tracé (commun aux lignes 16 et 17) / **1,7 km** de tracé pour la ligne 14 Nord
- **2 gares dont 1** en correspondance avec RER, métro ou tramway
- **9 ouvrages annexes**
- **5 communes** desservies

DES TEMPS DE DEPLACEMENT REDUITS

- **Saint-Denis Pleyel <> Noisy – Champs** : 26 min contre 51 min aujourd'hui.
- **La Courneuve « Six Routes » <> Clichy – Montfermeil** : 16 min contre 1 h 05 aujourd'hui.
- **Clichy – Montfermeil <> Noisy – Champs** : 6 min contre 54 min aujourd'hui.
- **Le Blanc-Mesnil <> Créteil – l'Échat** : 30 min contre 1h15 aujourd'hui

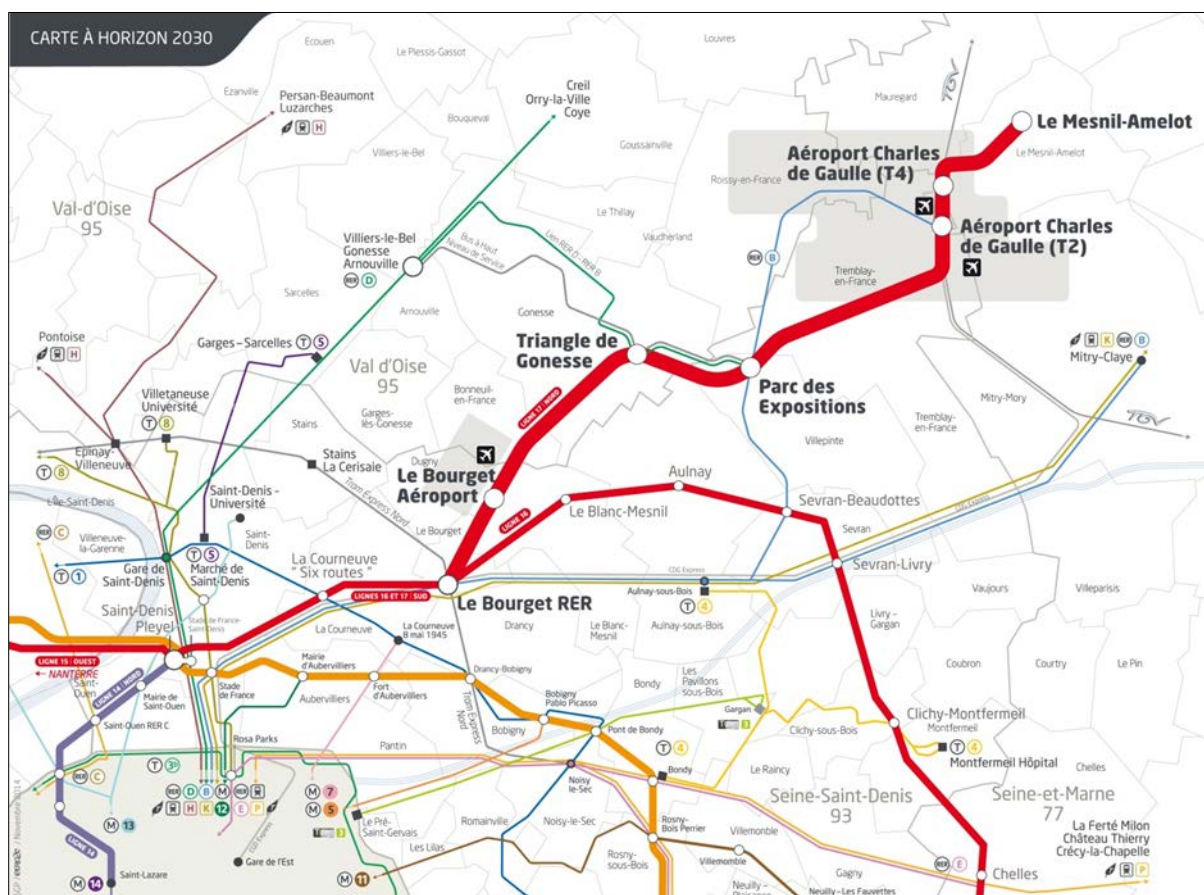
LE CALENDRIER DE REALISATION

Enquête publique	Du 13 octobre au 24 novembre 2014
Engagement des marchés de maîtrise d'œuvre	Septembre 2014
Déclaration d'utilité publique	28 décembre 2015
Etude d'avant-projet	Mi 2016
Enquête publique loi sur l'eau	Fin 2016
Début des travaux préparatoires	Printemps 2016
Début des travaux de génie civil	Printemps 2017
Mise en service	2023

LIGNE 17 NORD

LE BOURGET RER – LE MESNIL-AMELOT

Un investissement de 1.8 milliard d'euros voté au conseil de surveillance du 13 novembre 2015.



La ligne 17 assurera la desserte Nord de la région Capitale, jusqu'au Mesnil Amelot, au-delà de l'aéroport de Roissy. Elle soutiendra le développement de quatre pôles économiques majeurs : Plaine Commune territoire de la création, l'aéroport du Bourget (1^{er} aéroport d'affaires européen), le triangle de Gonesse et le Parc des Expositions de Villepinte ainsi que l'aéroport Charles-de-Gaulle, porte d'entrée internationale en France. Elle offrira un nouveau mode de transports aux milliers de salariés aujourd'hui contraints d'utiliser leurs véhicules individuels pour rejoindre leurs lieux de travail. Principalement souterraine, la ligne 17 Nord est aussi prévue avec une partie aérienne entre la gare Triangle de Gonesse et l'entrée sous l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Cette ligne comprend 3 gares de correspondance avec des lignes existantes (RER B et TGV) ou des lignes en projet (nouvelle branche du RER D et CDG Express).

LES CHIFFRES DE LA LIGNE 17 NORD

- **19.5 km dont 5.1 km en aérien**
- **6 gares dont 3 en correspondance**
- **14 ouvrages annexes**
- **245 000 habitants concernés et 85 000 emplois**
- **25 communes desservies**
- **Au service de 3 départements** : la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne et le Val d'Oise
- **Entre 60 000 et 80 000 voyageurs quotidiens**
- Une mise en service prévue en **2 temps : 2024** entre le Bourget RER et Aéroport Roissy-Charles de Gaulle – **2030** jusqu'au Mesnil-Amelot

DES TEMPS DE DEPLACEMENT REDUITS

- **Le Mesnil-Amelot <> la gare du Bourget RER** : 18 minutes contre 45 minutes aujourd'hui.
- **Aéroport Charles de Gaulle <> Saint-Lazare** : 33 minutes contre 45 minutes aujourd'hui.
- **Bourget Aéroport <> La Courneuve « Six Routes »** : 5 minutes contre 35 minutes aujourd'hui.
- **Aéroport Charles de Gaulle <> La Défense** : 35 minutes contre 1h aujourd'hui.

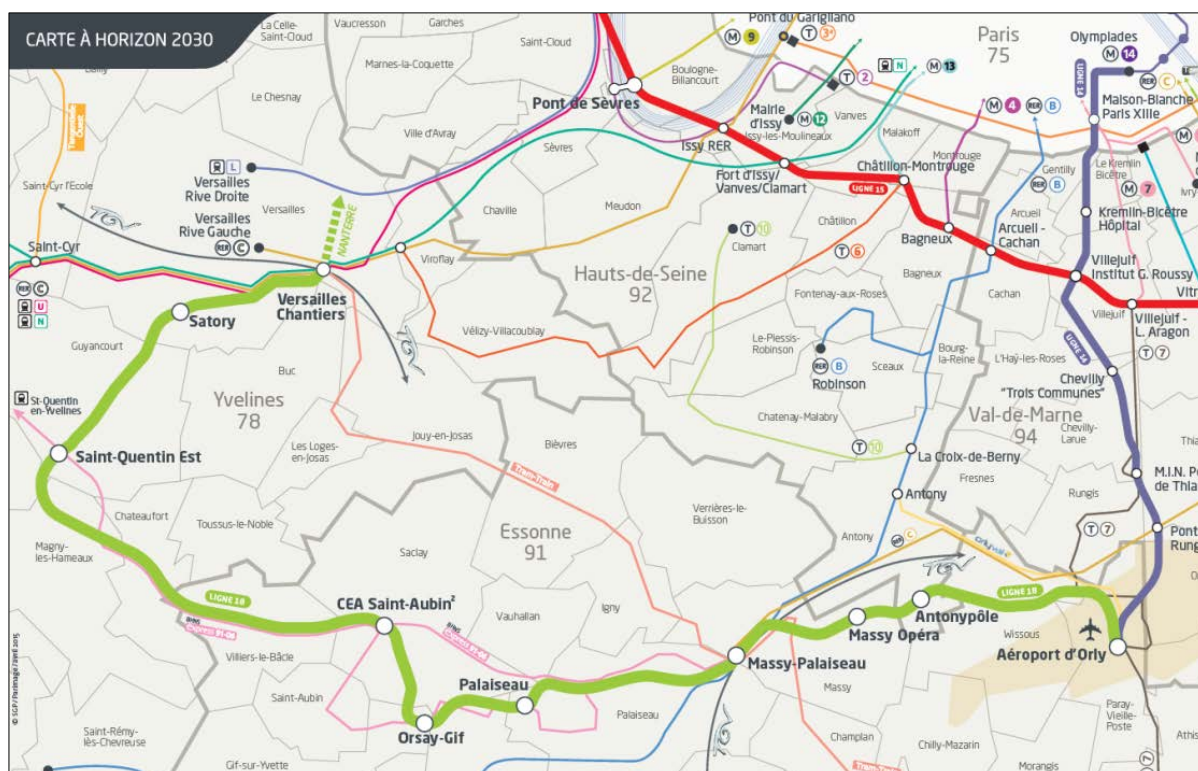
LE CALENDRIER DE REALISATION

Enquête publique	Printemps 2016
Engagement des marchés de maîtrise d'œuvre	Avril 2016
Fin d'avant-projet	Mi 2017
Début des travaux préparatoires	Mi 2018
Début des travaux de génie civil	2019
1 ^{ère} mise en service	2024
2 ^e mise en service	2030

LIGNE 18

AÉROPORT D'ORLY – VERSAILLES CHANTIERS

Un investissement de 2.7 milliards d'euros voté au conseil de surveillance du 13 novembre 2015.



La ligne 18 desservira l'un des premiers pôles de recherche et développement du monde, implanté en grande couronne, sur le plateau de Saclay et notamment la nouvelle université Paris-Saclay qui a vu le jour fin 2015. Les 335.000 habitants concernés et les grands pôles économiques d'Orly, Saint-Quentin-en-Yvelines et Satory bénéficieront de cette nouvelle offre de transport. La ligne 18, majeure pour l'avenir du développement de la région Capitale, reliera l'aéroport d'Orly à Versailles et offrira des correspondances avec les autres modes de transport : la ligne 14, les lignes N et U, les RER B et C, le tramway T7, le Tram-Train Massy-Evry, de nombreuses lignes de bus et le TGV.

LES CHIFFRES DE LA LIGNE 18

- **35 km dont 14 km en aérien**
- **10 gares dont 3 en correspondance** avec RER, métro, Transilien ou tramway
- **3 gares aériennes** sur le plateau de Saclay
- **24 ouvrages annexes**
- **335 000 habitants concernés et 190 000 emplois**
- **14 communes desservies**
- **Au service de 4 départements** : l'Essonne, Les Yvelines, les Hauts-de-Seine et le Val-de-Marne
- **100 000 voyageurs quotidiens**
- Une mise en service prévue en deux temps : **2024** entre Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin – **2030** entre CEA Saint-Aubin et Versailles Chantiers

DES TEMPS DE DEPLACEMENT REDUITS

- **Versailles Chantiers <> Aéroport d'Orly** : 30 minutes contre 1h15 minutes aujourd'hui
- **Aéroport d'Orly <> Orsay Gif** : 15 minutes contre 48 minutes aujourd'hui
- **Saint-Quentin Est <> Massy-Palaiseau** : 20 minutes contre 1h05 aujourd'hui
- **Massy Opéra <> Châtelet** : 26 minutes contre 52 minutes aujourd'hui

LE CALENDRIER DE REALISATION

Enquête publique	Mars-Avril 2016
Engagement des marchés de maîtrise d'œuvre	Février 2016
Obtention de la déclaration d'utilité publique	Printemps 2017
Début des travaux préparatoires	Décembre 2017
Début des travaux de génie civil 1 ^{ère} phase	Eté 2018
1 ^{ère} mise en service	2024
2 ^e mise en service	2030

LA CONTRIBUTION DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

AU PLAN DE MODERNISATION DES TRANSPORTS DE LA RÉGION

La Société du Grand Paris apporte une contribution de 2,450 milliards d'euros pour l'amélioration des réseaux existants dans le cadre du plan de modernisation des transports mis en œuvre par la région Ile-de-France.

UNE CONTRIBUTION TOTALE DE 2,450 MILLIARDS D'EUROS

- 1 milliard d'euros pour le projet Eole, prolongement du RER E à l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie ;
- 352 millions d'euros pour les schémas directeurs des RER ;
- 798 millions d'euros pour le prolongement de la ligne 14 au nord jusqu'à Mairie de Saint-Ouen ;
- 300 millions d'euros pour le prolongement à l'est de la ligne 11 jusqu'à Rosny-sous-Bois.

CONTRIBUTION DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS AU PLAN DE MOBILISATION POUR LES TRANSPORTS (€ 2012)

Projets de transports Plan de Mobilisation			Bénéficiaire		Décisions du Premier Ministre 06/03/2013		Conseil de Surveillance de novembre 2012	Conseil de Surveillance de novembre 2013	Conseil de Surveillance de novembre 2014	Conseil de Surveillance de juillet 2015	Conseil de Surveillance de novembre 2015	Total		Reliquat	
1	Ligne 14 - Saint Ouen	RATP	348	1450	Etudes PRO et travaux 58 M€							58,0	362,7	435,3	
			450			Adaptation des stations existantes 38M€					38,0				
						Travaux 266,7 M€					266,7				
2	Ligne 11	RATP	300					Etudes PRO 60 M€					60,0		240,0
3	Schémas Directeurs RER	RATP	352					RER A 78,2 M€					78,2	270,9	81,1
									RER A et B 142,5 M€			142,5			
		SNCF							RER C et D 24,8 M€	RER A Cergy 25,4			50,2		
5	RER E	SNCF	1000	1000			Etudes PRO 2 114 M€			Système NexTeo 159 M€		273,0		727,0	
TOTAL				2450	2450	58,0	304,7	252,2	167,3	184,4		966,6		1483,4	

EOLE

L'actuelle ligne E du RER sera prolongée de 55 km vers l'ouest, dont 8 km en tunnel, de la gare d'Hausmann Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie. 47 km de voie existante vont être réaménagés et trois nouvelles gares seront créées : Porte Maillot, La Défense-CNIT et Nanterre-la-Folie.

Le projet Eole fait l'objet d'une participation de la SGP à hauteur d'un milliard d'euros.

273 millions d'euros ont d'ores et déjà été engagés.

SCHEMAS DIRECTEURS DES RER

Afin d'améliorer et de moderniser les 4 lignes de RER (A, B, C et D), le STIF a lancé l'élaboration de schémas directeurs des différentes lignes, qui présentent les adaptations nécessaires des infrastructures et des équipements.

Sur 352 millions d'euros de participation de la Société du Grand Paris aux schémas directeur des RER, 270,9 millions d'euros ont été engagés jusqu'à aujourd'hui.

LIGNE 14

Le prolongement de la ligne 14 au nord – sous maîtrise d'ouvrage conjointe du STIF et de la RATP – représente 5,8 kilomètres de voies nouvelles entièrement souterraines, 4 stations (Pont Cardinet, Porte de Clichy, Clichy Saint-Ouen et Mairie de Saint-Ouen) dimensionnées pour des trains de 6 à 8 voitures et un site de maintenance des matériels roulants situés dans la ZAC des docks de Saint-Ouen.

La SGP finance le prolongement au nord de la ligne à hauteur de 450 millions d'euros. 348 millions d'euros de participation à l'intérieur de l'enveloppe de 2 milliards d'euros sont consacrés à l'amélioration de l'existant. A ce jour, 362,7 millions d'euros ont été engagés pour le financement de cette ligne.

LIGNE 11

Le premier prolongement de la ligne 11 permettra de relier Mairie des Lilas à Rosny-Bois Perrier, avec la création de six nouvelles stations, ainsi que la modernisation des stations existantes de la ligne.

La ligne 11 sera ensuite prolongée jusqu'à Noisy-Champs, soit environ 10 kilomètres supplémentaires, pour desservir trois nouvelles stations.

Le prolongement de la ligne 11 représente un investissement de 300 millions d'euros pour la Société du Grand Paris. Elle a, à ce jour, engagé 60 millions d'euros.

Le Grand Paris Express **au service des territoires**

UN CENTRE D'EXPLOITATION À AULNAY-SOUS-BOIS SUR LES TERRAINS PSA

*Le 13 novembre 2015, le conseil de surveillance a approuvé la construction du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 à Aulnay-sous-Bois sur l'ancien site PSA pour **un investissement de 592 millions d'euros**. Pôle économique majeur et créateur d'emplois et d'activités, ce site industriel se veut la vitrine d'une technologie innovante, du réseau du Grand Paris.*

Le centre sera implanté sur des terrains industriels, à proximité de grandes zones commerciales et d'activités : Garonor, O'Parinor et Paris Nord 2. Son insertion s'inscrit dans le cadre d'une démarche de réaménagement urbain et économique de l'ancien site PSA, et contribue à préserver une activité industrielle. Il comprend :

- les bâtiments du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), du Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) et du Poste de Commandement Centralisé (PCC) des lignes 16 et 17 ;
- la voie de raccordement souterraine du centre d'exploitation à la ligne 16 ;
- la voie de raccordement aérienne du centre d'exploitation à la ligne 17 ;
- la voie de raccordement du SMI au réseau ferré national.

Le site d'exploitation d'Aulnay représente 350 emplois. Au total, l'ensemble des sites industriels du Grand Paris Express généreront près de 1 800 emplois.

LE SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

Le site de maintenance et de remisage du matériel roulant constitue l'installation indispensable pour permettre au futur exploitant d'assurer le niveau de qualité, de performance et de sécurité de l'offre de service imposé.

LE SITE DE MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES

Le site de maintenance des infrastructures permet de conserver l'état des infrastructures : voies, caténaires, ouvrages d'art et équipements liés à la sécurité en tunnel, à l'énergie et à la signalisation du réseau, ainsi que l'entretien des façades de quai.

LE POSTE DE COMMANDEMENT CENTRALISÉ

Centre névralgique des lignes 16 et 17, le poste de commandement centralisé est le lieu par lequel transitent toutes les informations relatives à l'exploitation et à la supervision des lignes. Le PCC d'Aulnay commande ainsi la circulation de l'ensemble des trains des deux lignes et centralise toutes les remontées d'informations ayant trait aux gares, aux systèmes d'exploitation et à l'énergie.

LE CALENDRIER DE REALISATION

Enquête publique (conjointement à la ligne 17 Nord)	Printemps 2016
Notification de la maîtrise d'œuvre du site	Juillet 2016
Début des travaux préparatoires	2017
Permis de construire et autorisations	De mi-2017 à début 2020
Début des travaux des raccordements	Décembre 2017
Début des travaux des bâtiments	Décembre 2020
Mise en service	2023 (simultanément à la ligne 16)

LES PROJETS IMMOBILIERS DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS

Les mises en œuvre de projets immobiliers connexes aux gares du Grand Paris Express vont se poursuivre en 2016 sur la ligne 15 Sud et devraient même s'accélérer avec l'avancement des lignes 16 et 17.

La Société du Grand Paris poursuit donc sa lancée en matière de construction de logements après avoir déjà attribué 3 opérations immobilières en 2015. La SGP étudie partout où c'est possible et souhaité par les collectivités, l'élargissement du périmètre de son intervention répondre aux défis du logement en Ile-de-France. L'objectif : participer, aux côtés des acteurs historiques de l'aménagement, à la construction de la ville en lien avec le Grand Paris Express.

Des études sont ainsi conduites par la SGP sur l'ensemble des gares offrant un potentiel d'opération urbaine. Sur les seize gares de la ligne 15 Sud, onze présentent un fort potentiel pour la mise en œuvre d'un projet immobilier. Les opérations immobilières étudiées s'inscrivent dans les projets urbains des collectivités. Elles ont fait l'objet d'une concertation très approfondie avec les élus concernés et leurs services, chargés de délivrer à terme les permis de construire et de faire évoluer si nécessaire les documents d'urbanisme.

A ce jour trois consultations d'opérateurs immobiliers ont été engagées sur la base d'accord entre la SGP, les élus, et quand la situation se présentait, l'aménageur en charge du secteur.

CRETEIL L'ECHAT

Le projet prévoit un programme mixte comprenant près de 200 logements en 120 logements en programme de 6000 m² de che et restaurant, ainsi blic de 200 places.

avec SEMIC-Créteil Habitat eil, la Société du Grand : groupement composé l Guthmann Architecte, omme lauréat de la rojet connexe.



Groupement Nexity, Michel Guthmann Architecte, 5+1AA et BASE



BAGNEUX M4

Le projet prévoit un programme de 400 logements dont 20 % de logements sociaux et de commerces.

En concertation avec la ville de Bagneux et la SEMABA, la SGP a désigné en septembre 2015 le groupement composé de Sodearif, Nexity, Imestia, Marc Mimram et Brénac et Gonzalez pour la réalisation du projet.

Groupement Sodearif, Nexity, Imestia, Marc Mimram et Brénac et Gonzalez

ISSY RER



Le projet prévoit un programme de 80 logements libres et 24 logements sociaux, complétés par 800 m² environ de services à la communauté et d'activités économiques.

En concertation avec la ville d'Issy-les-Moulineaux, la SGP a désigné le groupement composé d'Icade et d'Architecture Studio lauréat de la consultation.

Groupement Icade et Architecture Studio

LE PROJET NUMÉRIQUE DE LA SGP : LES ÉTAPES EN 2016

Le projet numérique repose sur trois piliers : des **infrastructures** qui constituent une « épine dorsale numérique » au bénéfice des voyageurs et des territoires ; des **données** qui, partagées et valorisées, stimulent l'intelligence des créateurs et génèrent des **services innovants**.

INFRASTRUCTURES

En 2016, la SGP poursuit le dialogue avec les acteurs industriels sur les caractéristiques techniques des infrastructures de fibre optique et des réseaux numériques du Grand Paris Express, dans la dynamique lancée par l'Appel à manifestations d'intérêt de 2013-2014. L'enjeu de ce dialogue est d'anticiper les usages des voyageurs, des entreprises et des opérateurs dans les décennies à venir et de dimensionner les réseaux en conséquence. Cette démarche collaborative permet de prendre en compte ces besoins dans les travaux de génie civil. Les infrastructures de stockage et d'échange de données qui en découlent seront alors un instrument puissant au service de l'attractivité des quartiers de gares du Grand Paris.

DONNÉES

La SGP met en œuvre une démarche volontariste en matière d'open data en anticipant le mouvement d'ouverture des données qui traverse les organisations publiques. Le travail déjà réalisé préfigure la constitution prochaine d'un entrepôt de données liées au Grand Paris Express et aux territoires qu'il dessert. Cette plateforme ouverte sera une ressource partagée au service du développement économique et de l'innovation, grâce à une démarche collaborative avec les collectivités et les acteurs économiques, sociaux et culturels des territoires.

- En 2015, les premiers jeux de données, comme les temps de parcours prévisionnels de la ligne 15 sud, ont été publiés et réutilisés par plusieurs startups comme Citymapper ou EnlargeYourParis. La SGP a également mis en place un outil de représentation 3D du métro et des quartiers de gare grâce aux données de conception des gares et des tunnels et aux données partagées par les collectivités sur leurs projets d'aménagement.

LE LANCEMENT DU PROGRAMME D'INNOVATION OUVERTE

La SGP met en pratique sa démarche d'innovation ouverte pour que le Grand Paris Express devienne un terrain de création et d'expérimentation en matière de création de services d'accessibilité et d'aide au déplacement, de services d'information culturelle, etc. En 2016, le programme d'innovation ouverte de la SGP passe en phase opérationnelle. Dans quelques semaines, un concours sera proposé aux startups, aux étudiants des écoles spécialisées dans les nouvelles technologies et le design de services, et plus largement à tous les inventeurs du futur. Ce concours portera sur l'expérimentation de services et de projets innovants pouvant faciliter la circulation et le stationnement autour de nos zones de chantier, ainsi que l'appropriation des chantiers par les riverains.

- *15 ateliers de réflexion ont déjà été organisés en 2015 avec la participation de 200 startupper, designers et acteurs locaux de l'innovation : collectivités, accélérateurs et incubateurs. Cet exercice d'expression des besoins a suscité un grand intérêt et l'un des enseignements de ce dialogue est que les chantiers du Grand Paris Express sont une opportunité immédiate et sans précédent pour l'innovation ouverte à grande échelle.*

LES ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS



Une ville sobre en carbone ne peut se construire sans un système de transports en commun puissant et durable. Le Grand Paris Express contribuera à façonner le développement de la métropole vers une ville intense, connectée et plus respectueuse de l'environnement et de la biodiversité.

Le futur métro du Grand Paris favorisera, en effet, le report de la voiture vers le transport collectif, grâce aux 68 nouvelles gares présentes sur son tracé, et l'essor de la marche, du vélo et de toutes les nouvelles circulations douces. Il limitera les émissions de gaz à effet de serre et la pollution de l'air, faisant de la région Capitale une métropole plus sobre en carbone et plus soutenable.

Consciente de son devoir d'exemplarité, la Société du Grand Paris a défini 7 engagements.

EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

De la définition du tracé à la mise en circulation en passant par la phase de travaux, la démarche environnementale s'appuie sur une méthode globale rigoureuse déclinée pour chaque ligne du métro, chaque gare et chaque ouvrage.

VISER LA SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE

Il s'agit de concevoir un réseau, des sites industriels et des gares non énergivores en limitant au maximum les consommations. Pour chaque poste de dépense, la sobriété est visée au profit des territoires, afin de redistribuer l'énergie et de ne pas la perdre.

INSÉRER TOUS LES OUVRAGES DANS LEUR CONTEXTE ENVIRONNEMENTAL, ARCHITECTURAL OU PAYSAGER

Les patrimoines architecturaux et paysagers sont pris en compte pour chaque ouvrage, sur la base d'une évaluation stratégique environnementale innovante, établie en amont du projet et des études d'impact.

ANTICIPER LES RISQUES NATURELS

La Société du Grand Paris s'inscrit dans les objectifs de la COP21 en renforçant le principe de « résilience urbaine ». Elle a notamment élaboré une stratégie « Inondation » qui fixe les lignes directrices dans la conception des infrastructures concernées par ce risque.

FAVORISER LES MOBILITÉS DOUCES

Le futur métro a été conçu en réseau connecté qui irrigue les territoires de la métropole. La gare devient un espace d'intermodalité et favorise l'essor de la marche, du vélo et de tous modes de transports plus doux et durables.

CONDUIRE DES CHANTIERS ECORESPONSABLES

La Société du Grand Paris va au-delà des prescriptions réglementaires avec une charte environnementale des chantiers, signée par les entreprises de travaux et les sous-traitants. Tous les maîtres d'œuvre s'engagent à anticiper les nuisances pour les réduire au maximum, limiter la production de déchets et en favoriser le recyclage.

DEVELOPPER UNE ÉCONOMIE CIRCULAIRE DE LA GESTION DES DÉBLAIS

Traçabilité, transports alternatifs, valorisation, la Société du Grand Paris veut mettre en place une politique exemplaire de gestion des 43 millions de tonnes de déblais du chantier.

