



# LE COMITÉ STRATÉGIQUE

DE LA SOCIÉTÉ  
DU GRAND PARIS

RAPPORT 2014



# LE COMITÉ STRATÉGIQUE

DE LA SOCIÉTÉ  
DU GRAND PARIS

RAPPORT 2014

Régi par le V de l'article 8 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010, par les articles 21 à 23 du décret n° 2010-756 du 7 juillet 2010, le Comité stratégique de la Société du Grand Paris est un laboratoire d'idées et d'échange réunissant des élus et des représentants des acteurs socio-économiques. Véritable instance de concertation, le Comité stratégique associe également à ses travaux le Comité des Finances Locales, l'Association des Maires d'Île-de-France, Paris Métropole et le STIF.

Sa mission est d'accompagner la réflexion de la Société du Grand Paris pour la création du réseau Grand Paris Express. À ce titre la loi relative au Grand Paris lui confère notamment la possibilité d'émettre des propositions et de demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour du Conseil de surveillance. Le Comité stratégique travaille également en liaison étroite avec les équipes techniques de la Société du Grand Paris pour suivre le projet et intervenir à différentes étapes de leurs travaux.

Pour contribuer à l'ambition et l'exigence du projet du Grand Paris Express, les membres du Comité stratégique ont défini leurs priorités en matière de réflexion et de méthode de travail. Afin d'assurer une complémentarité entre l'avancée des travaux et les contributions du Comité stratégique, les équipes de la Société du Grand Paris accompagnent les membres du Comité.

Pour organiser leurs travaux, les membres du Comité stratégique ont constitué 3 groupes de travail autour des thèmes suivants :

- ▶ concept et performance du réseau;
- ▶ les gares;
- ▶ l'environnement des gares.

# Le Comité stratégique

Afin d'accompagner les réflexions de la SGP au plus proche des réalités rencontrées sur le territoire francilien, le Comité stratégique peut faire émerger de nouveaux groupes de travail. Des groupes spécifiques ont été créés dans le cadre :

- ▶ de l'Observatoire des quartiers de gare;
- ▶ de l'Observatoire des prix du foncier aux abords des gares;
- ▶ du Guide des aménagements des espaces publics aux abords des gares;
- ▶ de la démarche culturelle de la SGP;
- ▶ de la démarche numérique de la SGP.

Depuis la dernière réunion plénière du Comité stratégique, vendredi 13 décembre 2013, ses membres ont poursuivi leur réflexion au sein des groupes de travail. Ils se sont réunis 8 fois en présence de 234 participants, notamment lors de 2 séances transversales qui ont permis d'évoquer :

- ▶ un premier bilan des réflexions des groupes de travail du Comité stratégique;
- ▶ le projet culturel de la SGP;
- ▶ l'analyse croisée des 16 gares de la ligne 15 sud;
- ▶ la sécurité dans le réseau « Grand Paris Express »;
- ▶ la dimension numérique du projet « Grand Paris Express ».

L'intégralité des observations du Comité stratégique sera transmise et présentée aux présidents du Conseil de surveillance et du Directoire de la Société du Grand Paris par Jean-Yves LE BOUILLONNEC, président du Comité stratégique en vue de leur prise en compte dans les études et travaux réalisés par les équipes de la SGP.

C'est le troisième rapport d'activité du Comité stratégique que nous réalisons pour rendre compte de nos travaux et de nos réflexions. Cette année, alors que de nombreux élus des conseils municipaux et communautaires ont été renouvelés, le Comité stratégique a poursuivi ses travaux et maintenu un lien fort avec les collectivités et leurs représentants. La présence de plus de **230 participants** cette année démontre l'intérêt de ce projet.

En présence des équipes opérationnelles de la Société du Grand Paris, d'intervenants extérieurs, et des nouveaux co-rapporteurs désignés en juillet 2013, de nombreux sujets ont été évoqués assortis de plusieurs recommandations et de points de vigilance.

Ce document a pour ambition de décrire l'exigence des acteurs du Grand Paris concernant le projet de métro. En effet, après plusieurs mois de partage, les 182 représentants des institutions membres du Comité stratégique ont inscrit leurs attentes provenant en grande partie directement des Franciliens et des entreprises. L'ensemble de ces réflexions enrichira les études du Directoire et guidera les orientations que prendra le Conseil de surveillance. Au terme de 3 ans d'existence, le Comité stratégique continue de s'imposer comme une instance de concertation unique et essentielle en Île-de-France. En réunissant tous les acteurs qui construisent la métropole de demain autour du projet Grand Paris Express, le Comité stratégique contribue au maintien du dialogue. Par le dialogue, le Comité stratégique prend en compte les attentes des populations qui sont au cœur de nos préoccupations et sans quoi rien ne serait possible.

### « Le projet Grand Paris Express accélère »

La procédure suivie pour chacune des lignes du Grand Paris Express est toujours la même : concertation préalable ; approbation de l'opération d'investissement avec dans la foulée la désignation des équipes de maîtrise d'œuvre et l'enquête publique puis les travaux. Cette méthode basée sur une exigence de dialogue et de transparence est la marque de fabrique de la SGP. Au Comité stratégique, ce fonctionnement encadré par la loi est devenu un état d'esprit. En effet, depuis la création du Comité stratégique, ses membres se réunissent régulièrement pour alimenter les réflexions du Directoire et guider les décisions du Conseil de surveillance en proposant des pistes d'amélioration du projet. Ce rapport d'activité, fruit de la diversité et des réalités de chaque commune, présente les recommandations et points de vigilance des trois ateliers de travail auxquels participent élus et collaborateurs des institutions membres.

Dans ce contexte de partage d'expérience, il faut également saluer l'engagement du gouvernement concernant son soutien financier. C'était essentiel, l'État a été au rendez-vous, le projet Grand Paris Express accélère.

En effet, les premiers travaux sur la ligne 15 sud démarrent avec la réalisation de trois puits d'essais, d'abord à Cachan puis à Saint-Maur et Champigny. Parallèlement, nous poursuivons la concertation avec les Franciliens. Concrètement, l'accélération du calendrier voulue par le premier ministre entraînera dans un premier temps une exigence nouvelle pour le Comité stratégique car nous devons nous aussi accélérer le rythme de nos réflexions. À long terme, dans les 10 prochaines années, ce nouveau calendrier permettra de lier Paris à ses deux aéroports et d'assurer la desserte du Plateau de Saclay. C'est un signe encourageant pour les investisseurs privés et les CCI qui les accompagnent.

« Les 69 gares sensuelles et intelligentes du Nouveau Grand Paris permettront l'émergence de quartiers modernisés. »

À travers la réalisation du métro automatique, la SGP veut contribuer au Grand Paris de l'aménagement et du logement et à l'objectif des 70 000 logements par an. Développer des projets immobiliers aux abords des gares constitue un premier pas. Sur la ligne 15 sud, par exemple, cela devrait représenter 2 000 logements. C'est pourquoi, avec l'Apur, le Comité stratégique a initié l'observatoire des quartiers de gares afin d'analyser, pour chacune des 69 gares du réseau le foncier mutable dans les années à venir dans un rayon de 800 m. Ces 69 cercles représentent une superficie de 138 km<sup>2</sup>, supérieure à celle de Paris qui représente 105 km<sup>2</sup>. Dans ces 69 nouveaux quartiers de ville, la SGP devra être attentive aux politiques d'aménagement des collectivités afin de créer du sens entre l'esprit des gares et les quartiers qui les accueilleront. Cela donne une idée de l'ampleur du sujet. Cet outil se veut une aide à la décision mise à la disposition de tous les élus. À charge pour les collectivités, ensuite, de définir des programmes en prenant en compte les spécificités de chaque territoire. La gare va être un accélérateur du développement urbain. Le Comité stratégique doit accompagner cette évolution.

Nos gares Grand Paris Express doivent également être des espaces connectés et de culture. C'est pourquoi la SGP a initié une consultation des entreprises investies dans le numérique ainsi qu'une démarche culturelle visant à favoriser la création artistique, notamment pour l'habillage des gares. Dans le domaine culturel, les orientations présentées lors de notre dernière séance du Comité stratégique ont été élaborées par un comité d'experts présidé par François Barré, ancien directeur de l'architecture et du patrimoine.

En matière architecturale aussi, la Société du Grand Paris accélère. Elle a signé 98 marchés de maîtrise d'œuvre pour un total de 698 millions d'euros. Quelque 1 150 professionnels travaillent déjà à la conception du Grand Paris Express. Nous le constatons, ce projet mobilise déjà fortement l'ingénierie française et les acteurs du Grand Paris, c'est encourageant pour notre territoire.

Parce que notre méthode fonctionne, que les moyens sont garantis, et que nous ne manquons pas d'idées, dès 2015 faisons du Comité stratégique un espace d'innovation au service des Franciliens.

**Jean-Yves LE BOUILLONNEC**

Député du Val-de-Marne

Maire de Cachan

Président du Comité stratégique de la Société du Grand Paris



## GRUPE A

CONCEPT  
ET PERFORMANCE



**Bernard Gauducheau**

Maire de Vanves  
Conseiller régional d'Île-de-France

**co-rapporteur du groupe A**

« Au cours de l'année 2014, les membres du groupe A ont travaillé sur les techniques de limitation du phénomène vibratoire dans les transports ferroviaires et urbains. Ainsi, la maîtrise des vibrations du « Grand Paris Express » est une priorité pour limiter les nuisances sonores et vibratoires susceptibles de gêner les voyageurs dans les wagons, comme les riverains dans les zones traversées par les futures lignes.

Pour cela, la Société du Grand Paris sera particulièrement vigilante quant à la conception des tunnels, au choix du matériel des voies et à la prise en compte des performances des trains. L'application d'une panoplie de solutions techniques qui ont déjà fait leurs preuves dans le cadre de la conception de projets similaires de transports en commun fera de notre réseau le plus performant et moderne du monde. »

## GRUPE B

LES GARES



**Michel Lepretre**

Maire adjoint à Vitry-sur-Seine

**co-rapporteur du groupe B**

« En tant qu'élu de Vitry-sur-Seine chargé de l'urbanisme et de l'habitat, je suis particulièrement attentif au développement harmonieux de l'aménagement des quartiers de gare et par conséquent de la qualité architecturale des gares du réseau Grand Paris Express. Afin de réussir ces constructions exceptionnelles par leur ampleur et leur impact dans les quartiers concernés, il est essentiel d'associer les riverains, commerçants et habitants à nos réflexions locales. C'est pourquoi, au-delà d'un espace de transit au sein de la gare et vers la ville, ces nouveaux espaces d'échanges devront s'intégrer de façon intelligente dans la ville et permettre aux voyageurs de bénéficier de commerces et services appropriés. »

## GRUPE C

L'ENVIRONNEMENT  
DES GARES



**Monique Bouteille**

Maire adjoint à Rueil-Malmaison

**co-rapporteur du groupe C**

« La mise en commun des expériences et des projections de chacun des participants a été un premier temps fort de ces ateliers proposés par le Comité stratégique. Aujourd'hui, il nous faut traduire dans une charte commune l'harmonisation nécessaire au cœur des villes qui vont accueillir les gares, que ce soit au niveau des aménagements urbains, de la signalétique, des rabattements de tous modes de transports autour des gares, etc., mais traduire aussi la préoccupation des élus de conforter le tissu commercial existant dans le périmètre des gares et de bien ancrer dans la vie du quartier la dynamique nouvelle des futures gares. »





**Eric Berger**

Membre du CÉSER

**co-rapporteur  
du groupe A**

« Comme les années précédentes, les réunions de notre groupe de travail sur la qualité du service dans le réseau ont été très suivies. Après avoir abordé des sujets tels que le design des voitures, leurs aménagements, le confort des usagers et l'information de ces derniers dans les rames, nous avons voulu, durant l'année qui vient de s'écouler, aborder, avec la direction technique de la SGP, des thèmes pouvant avoir des incidences tant sur l'exploitation du réseau que sur les usagers dans les voitures mais aussi sur les populations riveraines du réseau du Grand Paris.

C'est pourquoi nos travaux ont principalement porté sur le thème du bruit et des vibrations induites par les infrastructures et les équipements du Grand Paris Express. Aussi avons-nous auditionné des bureaux d'études, des géotechniciens et des entrepreneurs, tous concernés par ces problèmes, ceci dans le seul but de faire du futur réseau du Grand Paris la référence pour les 30 années à venir. »



**Philippe Solignac**

Président de la CCI Paris

**co-rapporteur  
du groupe B**

« Président de la CCI-Paris, de ce fait, très impliqué dans la sauvegarde du commerce de proximité, j'ai particulièrement travaillé avec mes collègues sur le sujet de l'insertion de la gare dans son quartier par le développement des synergies entre les services en gare et les tissus commerciaux existants aux abords. Outre la garantie d'un parcours de service cohérent de gare en gare, nous avons encouragé le travail architectural de personnalisation du lieu en adéquation avec les différentes réalités urbaines traversées. Grâce aux technologies du numérique, chaque usager pourra obtenir un guidage individualisé complété, s'il le souhaite, d'une offre de services personnalisée, s'appuyant sur du commerce pérenne ou éphémère. »



**Alain BUAT**

Membre de la  
CCI Hauts-de-Seine

**co-rapporteur  
du groupe C**

« Nouveau lieu de vie – ou lieu revisité – l'environnement des gares se doit d'être à la fois un espace d'animation et de transition entre la ville et la gare. L'organisation de la poursuite du voyage grâce à la présence d'autres modes de transport, bus, tramways, taxis, vélos, automobiles (donc parking) doit y être prévue. Mais ce doit être également l'opportunité, pour les voyageurs en fin de parcours, de faire quelques emplettes, de récupérer des commandes passées par Internet au cours de la journée (conciergerie numérique) ou d'accéder à des services marchands, culturels ou sanitaires. »



LE GROUPE A

« Concept  
et performance  
du réseau »



## INTRODUCTION PRÉSENTANT LES THÈMES ET LE CONTEXTE

La performance du réseau est un enjeu stratégique du Grand Paris Express afin de répondre aux besoins des voyageurs et à leurs évolutions.

Aussi, en 2013, le comité a identifié les deux sujets prioritaires suivants : qualité de service perçue par les voyageurs sur le quai, et information sur la démarche sécurité et sûreté prévue par la SGP pour le réseau. Une troisième piste (non traitée en 2014) avait également été pointée : gestion des modes dégradés d'exploitation et qualité d'information des voyageurs.

Compte tenu du calendrier des études de la SGP concernant la conception des infrastructures des lignes 15, 16 et 17 et des sujets prioritaires définis par le comité, le thème retenu au programme du groupe A pour 2014 est la démarche de la SGP pour la maîtrise des bruits et vibrations en phase exploitation.

### LES SÉANCES DE TRAVAIL DU GROUPE

Le Groupe A s'est réuni à deux reprises en présence de 30 participants représentant 15 collectivités et institutions membres du Comité stratégique :

**Le 28 mai 2014 :** présentation de la démarche prévue par la SGP pour la maîtrise des vibrations en phase exploitation, et complétée par une approche plus théorique des phénomènes vibratoires et acoustiques présentée par la société d'ingénierie ferroviaire SYSTRA.

**Le 10 octobre 2014 :** audition de deux opérateurs économiques.

Présentation par la RATP de leur approche intégrée et systémique de la maîtrise des nuisances acoustiques et vibratoires en Île-de-France.

Présentation par la société d'études et d'installations de voie ferroviaire TSO d'exemples de solutions techniques de pose de voie visant à la maîtrise des phénomènes vibratoires sur des projets récents à l'international.

## BILAN DES TRAVAUX

---

### BILAN / APPORT DU GROUPE

Le groupe a mis en place une démarche de prise de connaissance du phénomène vibratoire dans les transports ferroviaires et urbains ainsi que des bonnes pratiques en matière de conception et de maintenance de voie afin de définir les orientations du Comité stratégique pour maîtriser les nuisances vibratoires potentielles.

À cet effet, le groupe a auditionné la RATP en tant que maître d'ouvrage et maître d'œuvre sur des opérations de développement de son réseau de transport, également en tant qu'exploitant et mainteneur de son réseau ferré francilien (métro, RER A et B, tramways).

Le groupe a bénéficié par ailleurs d'informations par SYSTRA, pour la compréhension des phénomènes vibratoires et la définition d'une approche globale et systémique pour la conception des lignes 15, 16 et 17. Ces informations ont été complétées par l'audition d'un constructeur français majeur de voie ferrée, TSO, qui réalise des projets nationaux et internationaux. Celui-ci a apporté son expérience des solutions performantes et modalités techniques qu'il a mises en œuvre sur ces projets impliquant une forte sensibilité aux vibrations telle que la proximité immédiate d'un opéra à Londres.

En outre, la SGP a présenté sa démarche globale visant à maîtriser la problématique vibratoire ainsi que l'organisation entre les différents acteurs clés. Cette démarche sera soumise prochainement à l'analyse critique de l'organisme de second regard, qui sera désigné au dernier trimestre 2014.

Un des points significatifs de ces auditions est d'avoir mis en exergue la complexité des phénomènes et paramètres en jeu (qualité du contact rail/roue, définition du matériel roulant, type de voie ferrée, règles de maintenance strictes, dispositions constructives du tunnel, géologie des couches rencontrées, sensibilité du bâti en termes de structure ou d'usage, etc.).

Un second aspect majeur est la multiplicité des acteurs concernés, dans les différentes phases du projet (études, réalisation, exploitation, maintenance). La SGP a précisé que des marchés d'études étaient en préparation pour assurer la complétude de la démarche (organisme de second regard, sondages vibratoires, mesures de contrôle, etc.).

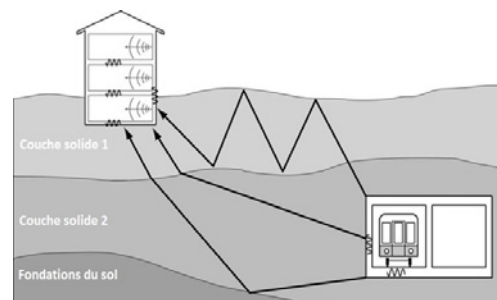
L'absence de normes applicables en France dans ce domaine précis a par ailleurs entretenu initialement un certain flou sur les seuils à prendre en compte. Toutefois, des seuils cohérents avec les recomman-



# Groupe A

dations de l’OMS, des pratiques des autres MOA en France et normes internationales ont été prédéfinis par la SGP. Il ressort globalement qu’il s’agit de phénomènes complexes mais néanmoins connus, dont la maîtrise passe par l’application d’une panoplie de solutions techniques éprouvées en France et à l’international. Ces diverses solutions peuvent être déployées sur les tronçons en fonction du besoin de performance requis. Leur coût varie fortement en fonction du niveau d’efficacité requis.

En complément des dispositions prises pour le matériel roulant, la solution de voie ferrée retenue par la SGP pour la plupart des cas de figure rencontrés, présente une performance compatible avec l’environnement et les riverains.



>Principe de propagation des vibrations dans le sol (source: Federal Transit Administration (FTA), 2006. "Transit Noise and Vibration Impact Assessment, Final Report" No. FTA-VA-90-1003-60. May).

## PERSPECTIVES / PROPOSITIONS

Les premières propositions d’orientations sont les suivantes :

- ▶ confirmation de la mise en place de la démarche SGP de conception systémique pour la maîtrise des vibrations prenant en compte les performances du train, le tunnel et sa voie ;
- ▶ communication aux élus et aux riverains (lors des réunions d’information et d’échange, dans les supports d’édition, sur Internet), de la démarche mise en œuvre par la SGP ;
- ▶ organisation d’un échange avec le maître d’ouvrage ou la direction de projet d’une opération ferroviaire (en zone urbaine) récente ayant nécessité une maîtrise particulière du niveau vibratoire (par exemple, le passage à proximité de l’opéra sur le projet CROSS RAIL de Londres).

## PISTES DE TRAVAIL POUR 2015

### Le réseau de transport en présence du risque inondation en Île-de-France

L’histoire de l’Île-de-France au début des années 1900 et l’actualité récente (en France mais aussi en Europe) rappellent l’existence du risque d’inondation et des importantes conséquences que ce risque peut engendrer. Aussi, le groupe envisage d’examiner les orientations à prendre afin de prévenir ou réduire ces conséquences sur le réseau de transport. Pour cela, le groupe envisage des auditions de personnes compétentes.



LE GROUPE B  
« Les gares »



## INTRODUCTION

Cette année, les travaux conduits par le groupe B ont abordé plus particulièrement le sujet du parcours de service des gares du Grand Paris. Les travaux conduits ont permis de croiser les sujets des services et commerces (abordés en 2012), de l'information (en 2013) et des actions culturelles comme outils d'insertion et d'intégration de la gare dans son quartier et de développement économique local.

Dans une gare, les besoins en matière de services sont avant tout orientés vers les fonctions essentielles, directement associées au transport et à la mobilité : la vente de titres de transport, l'information sur le trafic, l'accueil et l'information du public par les agents en gare, la signalétique pour orienter le voyageur dans la gare, les sanitaires publics, etc. Le STIF, en tant qu'Autorité Organisatrice, veille à la qualité et à la cohérence de ces services fondamentaux, dans une logique de respect d'un niveau élevé de qualité de services en gare, d'anticipation pour que les futurs exploitants atteignent les performances de services attendues, de définition des périmètres d'intervention des futurs exploitants, de complémentarité des modes de transports et d'intermodalité à l'échelle de la Région Île-de-France. Sur ce point, les gares du Grand Paris doivent l'excellence en matière de services qui devront impérativement répondre aux nouvelles pratiques de mobilité.

Au-delà de cette dimension, nécessaire et fondamentale, les services en gare sont également un outil important pour intégrer l'infrastructure de transport dans la ville. C'est sur ce point, à la croisée du monde des transports, de la ville, des services, de l'information, des commerces, de la culture et de la publicité que le groupe B s'est interrogé sur l'organisation et la cohérence du parcours de services en gare.

Les travaux conduits par le groupe B en 2014 alimentent les études menées par la Société du Grand Paris sur différents sujets :

- ▶ la rédaction du schéma directeur des services visant à apporter aux concepteurs des gares des prescriptions relatives à l'organisation et l'implantation des différents services sur le parcours des voyageurs (travail réalisé en septembre 2014); la définition de la programmation commerciale et publicitaire des gares (travail en cours depuis début 2014);
- ▶ la définition du programme d'information voyageurs du Grand Paris Express et sa charte graphique (travail en cours depuis mi-2014); la rédaction des cahiers des charges de design des mobiliers, des équipements de services et des supports d'information (travail engagé mi-2014).

## LES SÉANCES DE TRAVAIL DU GROUPE

**Le Groupe B s'est réuni à deux reprises en présence de 39 participants représentant 21 collectivités et institutions membres du Comité stratégique :**

- ▶ le 20 mai 2014
- ▶ le 14 octobre 2014

La participation de nombreux intervenants à ces réunions a permis d'alimenter la réflexion et de consolider la dynamique d'échanges déjà engagée en 2013, notamment avec l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France (le STIF), ainsi qu'avec les différentes équipes de conseil mandatées par la Société du Grand Paris (l'agence Attoma pour la définition du parcours de services et le groupement Integral Ruedi Baur/FIGS pour la conception du système d'information voyageurs).

**Le Groupe B « Les gares » remercie l'ensemble des intervenants pour la qualité et la pertinence de leurs interventions :**

- ▶ Catherine BARDY, directrice de l'Exploitation du STIF, accompagnée de Mesdames Annick HAUDEBOURG, Michèle CHEVRANT-BRETON et Catherine LE GALL
- ▶ Guiseppe ATTOMA, designer et fondateur de l'agence ATTOMA
- ▶ Ruedi BAUR, designer et graphiste, fondateur de l'agence Integral Ruedi Baur, accompagné de ses équipes.
- ▶ Les étudiants de l'École Nationale des Arts Décoratifs (ENSAD), de l'École Supérieure de Création Industrielle (ENSCI) et de Sciences-Po Paris pour les travaux réalisés sur la gare de demain, dans le cadre de partenariats de recherche avec la SGP.

**La liste des présentations étudiées est mise à disposition sur le site Internet de la SGP « Infos et publications » :**

- ▶ présentation du STIF « Les voyageurs au cœur des services en gare » (du 20/05/2014) portant notamment sur les politiques de services en gare portées par le STIF ;
- ▶ support d'intervention de Guiseppe ATTOMA sur la stratégie de développement des services pour les gares du Grand Paris et les enjeux de la qualité de service dans la démarche de conception des gares ;
- ▶ présentation du groupement Integral Ruedi Baur sur le système d'information « voyageurs » du Grand Paris Express ;
- ▶ résultat des partenariats conduits avec les universités et grandes écoles :
  - Projet « CLOUDS : histoire, géographie, patrimoine des quartiers de gare » par les étudiants du master d'Affaires Urbaines de Sciences-Po Paris,
  - Projet « Utopies de gares » par les étudiants de l'ENSAD (Jumelage),
  - Projet « Je suis une gare ! » par les étudiants de l'ENSCI (Arborescence ; Flow ; Signe-Objet ; Fil d'Ariane).





## BILAN DES TRAVAUX

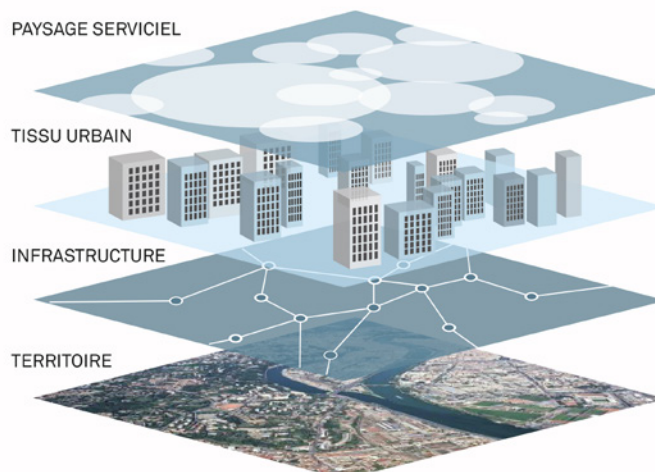
### BILAN/APPORT DU GROUPE

> Recommandations pour l'organisation du parcours de services dans les gares du Grand Paris Express :

#### 1 > Garantir la cohérence des équipements et des mobiliers de services

Grâce à un design des équipements et des mobiliers de services unifié et identitaire de gare en gare, il s'agira de créer une logique de repères visuels et intuitifs à l'échelle du réseau. La création, dans chaque gare, de « séquences de services », facilement identifiables, cohérentes et récurrentes, permet ainsi de :

- ▶ bâtir des repères qui permettent aux voyageurs d'anticiper leurs déplacements et leurs activités (« Je sais que dans une gare du Grand Paris, je retrouve systématiquement les mêmes services »);
- ▶ construire une complémentarité de service avec les réseaux existants, dans une logique d'intermodalité (« Je sais que dans une gare du Grand Paris, je retrouve des services complémentaires et cohérents avec ceux de l'ensemble du réseau francilien »);
- ▶ construire une représentation intuitive de chaque gare pour permettre à chacun de se situer/localiser facilement (« Je sais que dans une gare du Grand Paris, je retrouve systématiquement les services au même endroit »);
- ▶ assurer un niveau de qualité de service équivalent sur l'ensemble des gares (« je sais que dans une gare du Grand Paris, je retrouve systématiquement un socle de base de services »).

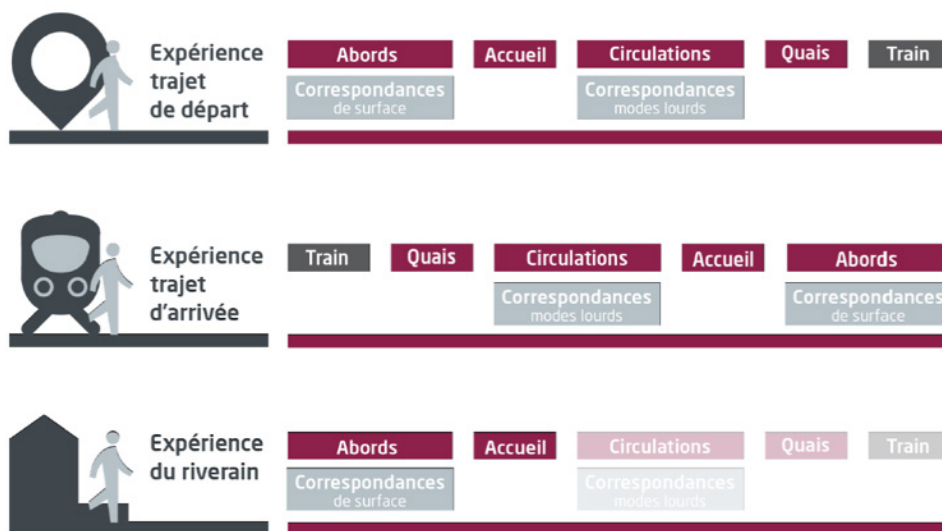


>La gare du Grand Paris, un enjeu multidimensionnel pour la métropole servicielle de demain.

## 2 > Développer la personnalisation des services

À l'heure du numérique et du développement croissant des outils personnels mobiles, les voyageurs attendent de plus en plus une offre de service « sur mesure » et personnalisée pour répondre aux besoins particuliers de chacun. Ainsi, il sera recherché :

- ▶ dans le domaine de l'information : la mise en place d'un guidage personnalisé (par la création de « parcours singuliers » visant à adapter les plans et schémas aux usages particuliers) et de supports d'information numériques permettant d'aborder son parcours par le filtre de ses propres besoins ;
- ▶ dans le domaine du commerce : la mise en place de services e-commerce en lien avec un point physique en gare de retrait de colis permettant notamment des livraisons adaptées aux horaires de chacun. Ce système sera à penser en lien avec les commerçants présents dans le quartier de la gare ;
- ▶ dans le domaine publicitaire : la mise en place d'offres et de promotions pouvant être activées sur les outils personnels mobiles selon les désirs de chacun.



> Le parcours de service doit être conçu pour répondre aux expériences de déplacement de chacun.

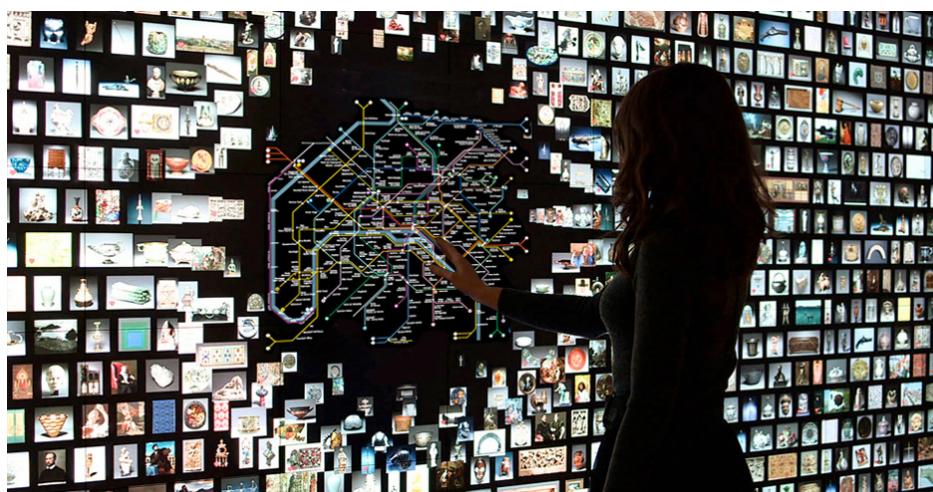


### 3 > Faciliter la création d'une « communauté » de voyageurs

Les réseaux sociaux et les sites de revente, de rencontres et de partage (annonces gratuites, partage d'information en situation perturbée, co-voiturage, déplacement accompagné, dépannage du quotidien) ont fait émerger l'idée de « communauté » d'utilisateurs articulée autour de la notion de proximité. Les services proposés dans les gares du Grand Paris viseront à faciliter cette tendance, notamment grâce aux technologies de géolocalisation. Ces services participeront à renforcer la dimension « lieu de vie » des gares et seront de nouveaux « ports d'attache » pour l'ensemble des communautés numériques.

### 4 > Proposer un kiosque d'information sur la ville

En écho à la zone d'information « transport » directement associée au point d'accueil et à la zone de vente, ce kiosque d'information symbolise l'accès à la ville environnante. Il participe à faire découvrir la réalité de l'espace urbain et les particularités locales. Cet outil numérique et interactif permet également de donner une vision plus large des services et points d'intérêt accessibles depuis la gare sur un rayon d'influence correspondant à 2 ou 3 gares alentour. La possibilité de donner à voir la complémentarité des services à l'échelle de la ligne, voire du réseau est encore une façon d'accompagner la mobilité et les échanges entre les territoires. Ce kiosque est une porte d'accès à la smart city. Il s'articule en gare avec le point-multiservices pour offrir un nouveau lieu de ressources pour les voyageurs, avec présence de personnel.



>Proposer un kiosque d'information sur la ville.



Ce kiosque d'information a vocation à délivrer de l'information concrète relative à :

- ▶ l'offre de transport multimodale accessible depuis le parvis;
- ▶ la découverte des alentours de la gare : plans de ville et de quartier, localisation et guidage vers des services publics et administratifs, des parcs et jardins, des monuments remarquables et des espaces culturels; notices relatives à l'histoire des villes et à leurs patrimoines, etc.;
- ▶ la vie locale : actualités issues de la vie associative ou culturelle, communication sur des œuvres artistiques en lien avec la ville, communication sur les chantiers urbains, etc.;
- ▶ l'identification des commerces alentour, qui sera à définir en concertation avec les acteurs locaux.

Mais ce dispositif a également une portée symbolique : en offrant une navigation par les composants sensibles du territoire (ce qui peut être vu, senti, écouté, etc.) et une surface numérique disponible pour de l'affichage d'œuvres artistiques, ce kiosque participe à un marquage particulier de chaque lieu.

## 5 > Accueillir des services éphémères

Du parvis jusqu'aux quais, la conception des gares devra permettre l'accueil des services éphémères de différentes natures :

- ▶ commerciale (ex : food truck, pop-up store, etc.);
- ▶ culturelle (ex : événements, flash mob, concerts amateurs, spectacles vivants, etc.);
- ▶ services publics itinérants (ex : démarches administratives à certains moments de l'année, etc.);
- ▶ services de santé (ex : dons du sang, etc.);
- ▶ living lab (ex : tests *in situ*, etc.).



> Accueillir des services éphémères.

## POINTS DE VIGILANCE

### 1 > Maîtriser la qualité et la mise à jour des contenus

Si la mise en œuvre de dispositifs numériques innovants est une ambition forte, la réussite d'une implantation de ce type en gare réside dans l'efficacité de réponse du dispositif et le maintien de son bon usage. Au-delà des premiers mois de mise en service, il s'agit de garantir la qualité des installations et des informations diffusées, ainsi qu'une mise à jour des contenus pertinente et régulière. Aux côtés des producteurs de contenus « commerciaux » (annonceurs, etc.), l'implication des acteurs locaux est à rechercher en tant que contributeur et potentiel gestionnaire de la donnée.



> S'inspirer des bonnes pratiques dans le monde en matière d'information.

## 2 > Veiller à la maîtrise de l'implantation de l'ensemble des services

Pour gérer au mieux la cohabitation de services multiples, des principes de hiérarchisation forts doivent être mis en place concernant :

- ▶ la sélection et la présentation des contenus ;
- ▶ le positionnement des supports d'information, des panneaux publicitaires et des enseignes commerciales ;
- ▶ le design des mobiliers ;
- ▶ le traitement et le mode de diffusion des informations.

Pour veiller à l'efficacité des gares pour tous les voyageurs au quotidien, il est nécessaire de considérer que les services liés au transport devront rester prédominants par rapport aux services complémentaires.



## PISTES DE TRAVAIL POUR 2015

Le groupe B « les gares » souhaite faire porter ses travaux au cours de l'année 2015 sur le sujet des contenus et leur animation visant notamment :

- ▶ les informations sur la vie associative et les activités municipales ;
- ▶ les informations sur la vie et la programmation culturelle des territoires ;
- ▶ les repères sur l'histoire et le patrimoine des quartiers de gare ;
- ▶ les interventions artistiques, particulièrement des œuvres numériques ;
- ▶ la publicité et le commerce dématérialisé.

Les questions que sera amené à se poser le groupe B seront les suivantes : quels types de contenus cibler ? Qui produit ces contenus ? Quelles sont les modalités d'organisation, de financement et de gestion des contenus ? Comment garantir l'actualisation et la pertinence des contenus dans la durée ?

Le groupe B souhaite inviter à participer aux séances de travail des start-up, des collectivités ou des entreprises qui ont une expérience en matière de création et de gestion de contenus, ou qui mènent des initiatives similaires.



LE GROUPE C  
« Environnement  
des gares »





## INTRODUCTION PRÉSENTANT LES THÈMES ET LE CONTEXTE

En 2014, les travaux du groupe C « environnement des gares » se sont organisés autour de la question de l'insertion des gares dans les quartiers existants en poursuivant les travaux engagés en 2013, en mettant en œuvre les recommandations pour 2014 et en ouvrant de nouveaux champs de réflexion.

Ainsi, l'observatoire des quartiers de gares dont la préfiguration avait été approuvée lors de la séance plénière de décembre 2013 a été décliné dans l'ordre de mise en service des tronçons. Les monographies des gares de la ligne 15 sud ont été réalisées sur le modèle du quartier de gare de Vitry-centre approuvé en décembre 2013. Elles ont été présentées aux communes, puis diffusées au fur et à mesure de leur validation et publiées sur le site Internet de la SGP. L'analyse croisée des gares de la ligne 15 sud a été présentée à la séance plénière du Comité stratégique le 10 juillet 2014; l'analyse croisée des gares de ligne 16 sera présentée et diffusée à la séance plénière de décembre 2014 sur la base des monographies des quartiers de gares en cours de réalisation. L'analyse des gares de la ligne 14 sud a commencé. L'objectif est de réaliser l'ensemble des monographies de quartiers de gares pour la fin de l'année 2015.

Ces observations suscitent beaucoup d'intérêt dans les milieux professionnels de l'aménagement, de l'immobilier et de la construction. En présentant de manière essentiellement cartographique les caractéristiques démographiques, sociales et morphologiques des quartiers de gares et en mettant en lumière leurs spécificités et leurs points communs, l'observatoire des quartiers de gare contribue à faire prendre conscience des enjeux et des potentiels offerts à ces quartiers par la future desserte par le Grand Paris Express.

Au cours de l'année 2014, le groupe C « environnement des gares » a également engagé la mise en œuvre du guide de recommandations en matière d'aménagement des espaces publics aux abords des gares dont il avait recommandé la conception en 2013. Les deux séances consacrées à cadrer le champ du guide et à discuter et approuver le sommaire proposé par la SGP ont permis de dégager des thèmes à privilégier : l'intermodalité, en particulier la question sensible des gares routières, la signalétique et la sécurité des franchissements des rues aux abords des gares. Les débats ont également permis de souligner à quel point une participation de tous les acteurs à sa conception était nécessaire : transporteurs, autorité organisatrice, mais également experts des collectivités territoriales et élus.

Enfin, le groupe « environnement des gares » a ouvert la réflexion sur une autre dimension des quartiers de gares : l'offre sanitaire dans les quartiers de gares, grâce à un exposé très riche et très éclairant de l'Agence régionale de la santé (ARS). L'ARS a présenté les grandes disparités d'offre de soins en Île-de-France, qu'il s'agisse de la médecine de ville, de l'hébergement médico-social ou de l'offre hospitalière. Le Grand Paris Express représente une opportunité pour améliorer l'accessibilité des établissements de soins et d'hébergement.

Quant à la contribution du réseau à l'offre d'équipements numériques aux entreprises installées aux abords des gares, sujet identifié en 2013 comme une piste de travail, il a fait l'objet d'une présentation commune aux trois groupes en séance plénière en avril 2014 dont il sera rendu compte dans les pages suivantes.

## LES SÉANCES DE TRAVAIL DU GROUPE C

Le groupe C « environnement des gares » a tenu deux réunions en présence de 57 participants représentant 35 collectivités et institutions membres du Comité stratégique.

**La réunion du 15 mai 2014** a été consacrée à l'aménagement des espaces publics aux abords des gares.

L'APUR, représenté par Patricia Pelloux et Florence Hanappe, est intervenu pour présenter les derniers développements de son étude de la trame viaire du cœur de l'agglomération, en particulier le rabattement sur la gare.

L'architecte urbaniste Bernard Landau, prestataire de la SGP, a présenté les premières orientations pour l'élaboration du guide de recommandations en matière d'aménagement des espaces publics aux abords des gares.

**La réunion du 7 octobre 2014** a été consacrée à la validation du sommaire du guide de recommandations en matière d'aménagement des espaces publics aux abords des gares.

En deuxième partie, le docteur Luc Ginot et Nicolas Notin, représentant de l'Agence régionale de la santé (ARS) ont présenté l'offre de soins aux abords des gares du Grand Paris Express.

Enfin, la réunion plénière du 10 juillet 2014 a permis à la directrice générale de l'APUR, Dominique Alba, de présenter l'état d'avancement de l'observatoire des quartiers de gares et notamment l'analyse croisée des gares de la ligne 15 sud.



## BILAN DES TRAVAUX

---

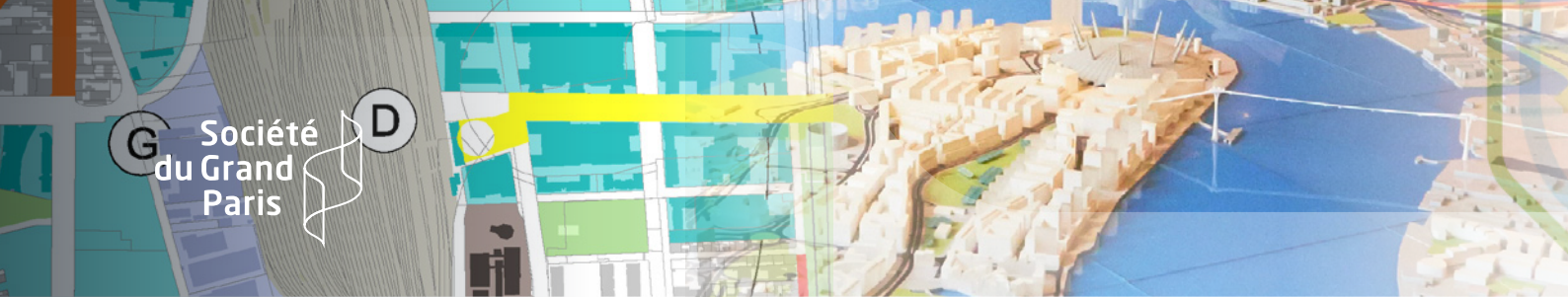
### RECOMMANDATIONS 2014

Le groupe C « environnement des gares » formule trois recommandations :

- ▶ la réalisation du guide de recommandations en matière d'aménagement des espaces publics aux abords des gares doit s'appuyer sur un comité de rédaction regroupant les principaux acteurs du monde de transports, mais aussi des élus et des représentants des services communaux désignés par le groupe C « environnement des gares ». Le guide devra plus particulièrement traiter du sujet de l'intermodalité, de la signalisation et du franchissement des rues aux abords des gares ;
- ▶ l'offre de soins aux abords des gares doit être présentée dans l'observatoire des quartiers de gares. Une information plus générale des membres du Comité stratégique en séance plénière sur les orientations stratégiques de l'ARS en matière d'offre de soins est également recommandée ;
- ▶ Les travaux de l'observatoire des quartiers de gares ont permis de pointer la grande disparité des règles d'urbanisme aux abords des gares. Afin d'éviter à l'avenir des aménagements incohérents, le groupe C « environnement des gares » recommande aux communes de tenter d'harmoniser leurs règles d'urbanisme dans les quartiers de gares.

### POINTS DE VIGILANCE

Le groupe C « environnement des gares » invite la SGP et les communes membres du Comité stratégique à être attentifs aux conditions de maintenance et d'entretien dans le temps des aménagements des abords des gares qui vont être réalisés, qu'il s'agisse du choix des matériaux, des luminaires, des aménagements architecturaux ou paysagers.



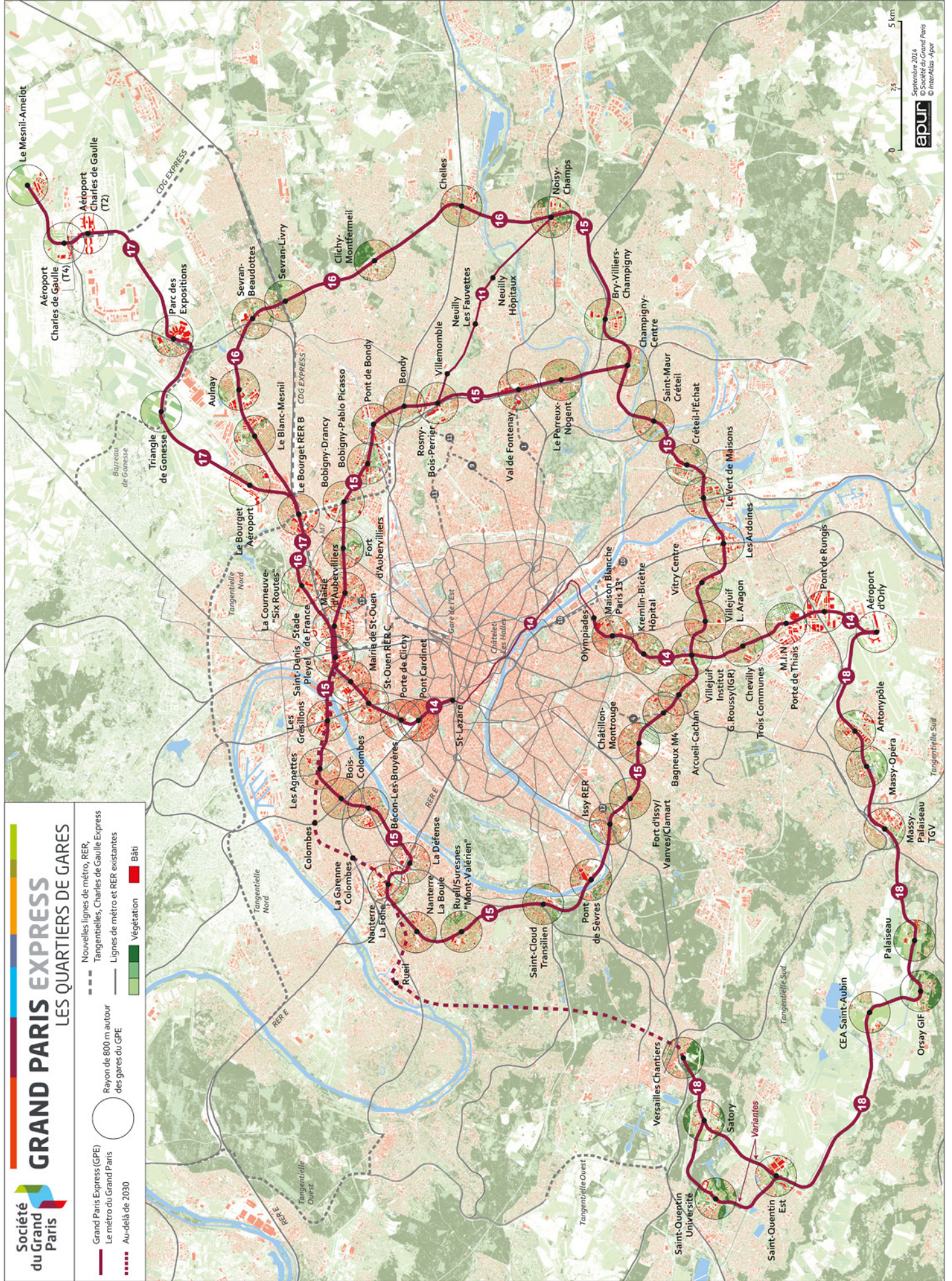
## PISTES DE TRAVAIL POUR 2015

Le groupe C « environnement des gares » souhaite faire porter ses travaux au cours de l'année 2015 sur les sujets suivants :

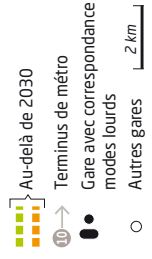
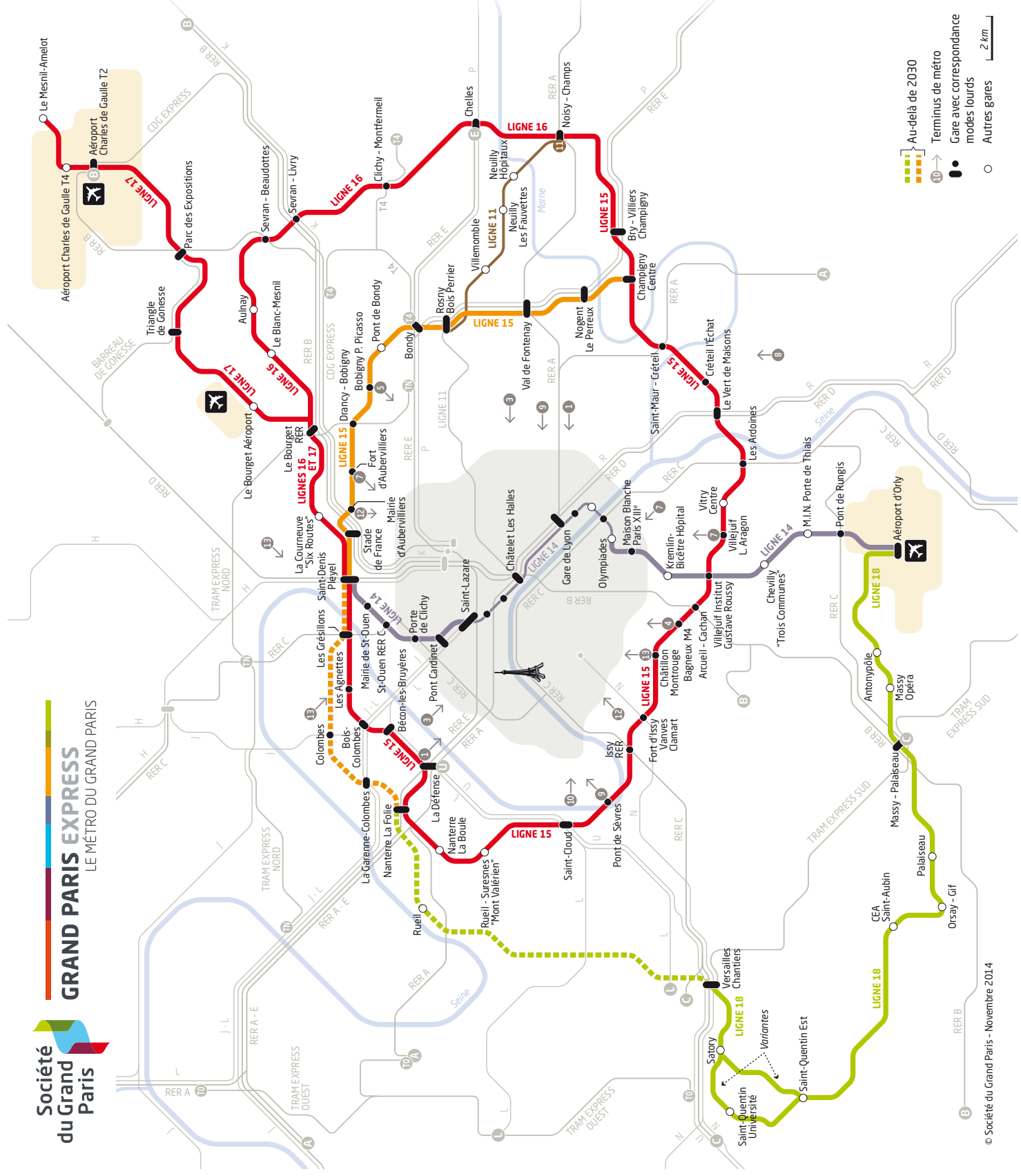
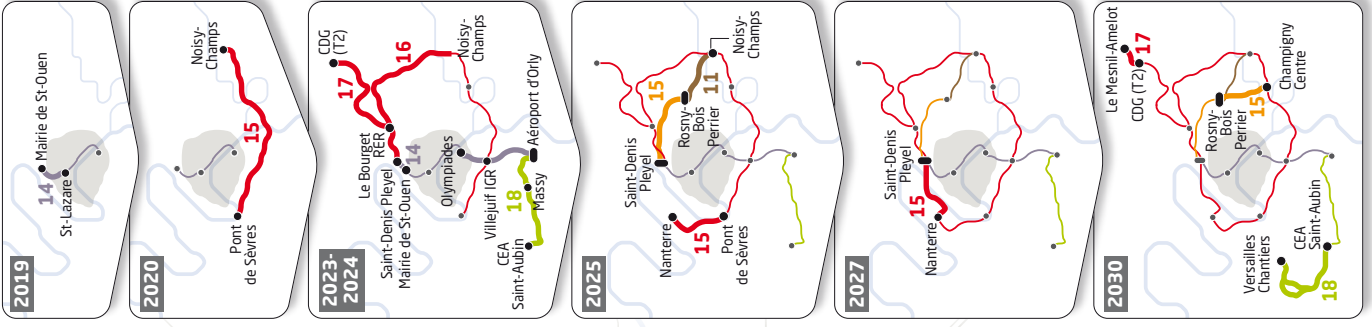
- ▶ la contribution possible des gares à l'efficacité énergétique des quartiers de gares, la sécurité des déplacements des personnes sur l'espace public dans les quartiers de gares, l'aménagement urbain aux abords des gares à travers les premières présentations de projets concrets déjà engagés ;
- ▶ la poursuite de l'étude des trames viaires du cœur d'agglomération menée par l'APUR avec l'analyse pour chacune des gares de la problématique de rabattement et de la préfiguration des rabattements ;
- ▶ enfin, le groupe C « environnement des gares » souhaite que la réunion plénière de juillet 2015 permette d'aborder la question du tissu économique aux abords des gares à partir des travaux en cours de la direction régionale de l'INSEE.

# GRAND PARIS EXPRESS LES QUARTIERS DE GARES

-  Grand Paris Express (GPE)
-  Tangentielle Nord, Charles de Gaulle Express
-  Lignes de métro et RER existantes
-  Bâti
-  Végétation
-  Eau
-  Rayon de 800 m autour des gares du GPE
-  Au-delà de 2030
-  Nouvelles lignes de métro, RER, Tangentielle Nord, Charles de Gaulle Express



**Horizons de mises en service**



---

# Les projets

D U C O M I T É S T R A T É G I Q U E

---

*Culture  
Numérique  
Sécurité*

## LA DIMENSION NUMÉRIQUE DU PROJET « GRAND PARIS EXPRESS »

La SGP a présenté sa démarche sur le numérique au Comité stratégique le 11 avril 2014 lors d'une réunion consacrée aux sujets de travail transverse des groupes de travail techniques.

À cette occasion, le responsable du numérique de la SGP est revenu sur les différentes pistes d'action envisagées pour à la fois répondre aux attentes des voyageurs en matière de communication mobile, mais aussi faciliter l'action des collectivités territoriales du Grand Paris en matière d'innovation numérique et d'aménagement numérique du territoire en très haut débit.

Ces pistes d'action – déploiement d'un réseau de fibre optique accessible aux opérateurs depuis les gares et les puits de sécurité, déploiement dans les gares et les tunnels d'un réseau de téléphonie mobile de dernière génération, d'un réseau d'accès Internet très haut débit de type Wifi et d'un réseau de géolocalisation, installation de locaux techniques de type datacenters, valorisation des données voyageurs, aménagement dans les gares d'espaces de travail partagés de type tiers-lieux de travail, utilisables pour tester de nouveaux produits et services (living lab) ou pour l'initiation à la fabrication 3D (fab lab) – avaient fait l'objet d'une grande consultation lancée par la SGP fin 2013 sous forme d'un appel à manifestations d'intérêt (AMI).

Les enseignements de l'AMI, qui a suscité une mobilisation d'un très grand nombre d'acteurs privés et publics – plus de 170 contributeurs ont répondu à la SGP – ont été partagés en avant-première avec le Comité stratégique lors de la réunion du 11 avril 2014.

Le président du Comité stratégique a souhaité à cette occasion qu'un groupe de travail technique sur le numérique soit mis en place pour faire participer les élus de façon étroite à la définition et à la mise en œuvre du projet de valorisation numérique.

Les membres du Comité stratégique ont été invités à la réunion de restitution publique de l'AMI organisée le 13 juin 2014 dans le cadre du festival du numérique Futur en Seine, et dont Jean-Yves LE BOUILLONNEC, président du Comité stratégique et André SANTINI, président du Conseil de surveillance ont partagé l'intervention d'ouverture.

C'est à cette occasion que, Philippe YVIN, président du directoire, a annoncé la feuille de route de la SGP :

- ▶ lancement, dès le mois de juillet 2014, de réunions de concertation technique avec les contributeurs à l'AMI sur les modalités de déploiement du réseau de fibres optiques et des réseaux hertziens (téléphonie mobile, wifi) dans l'enceinte du Grand Paris Express ;
- ▶ lancement, également dès le mois de juillet, d'études par les maîtres d'œuvre des premiers tronçons (ligne 15 sud) pour identifier les opportunités d'emplacements qui permettraient d'accueillir des datacenters ;

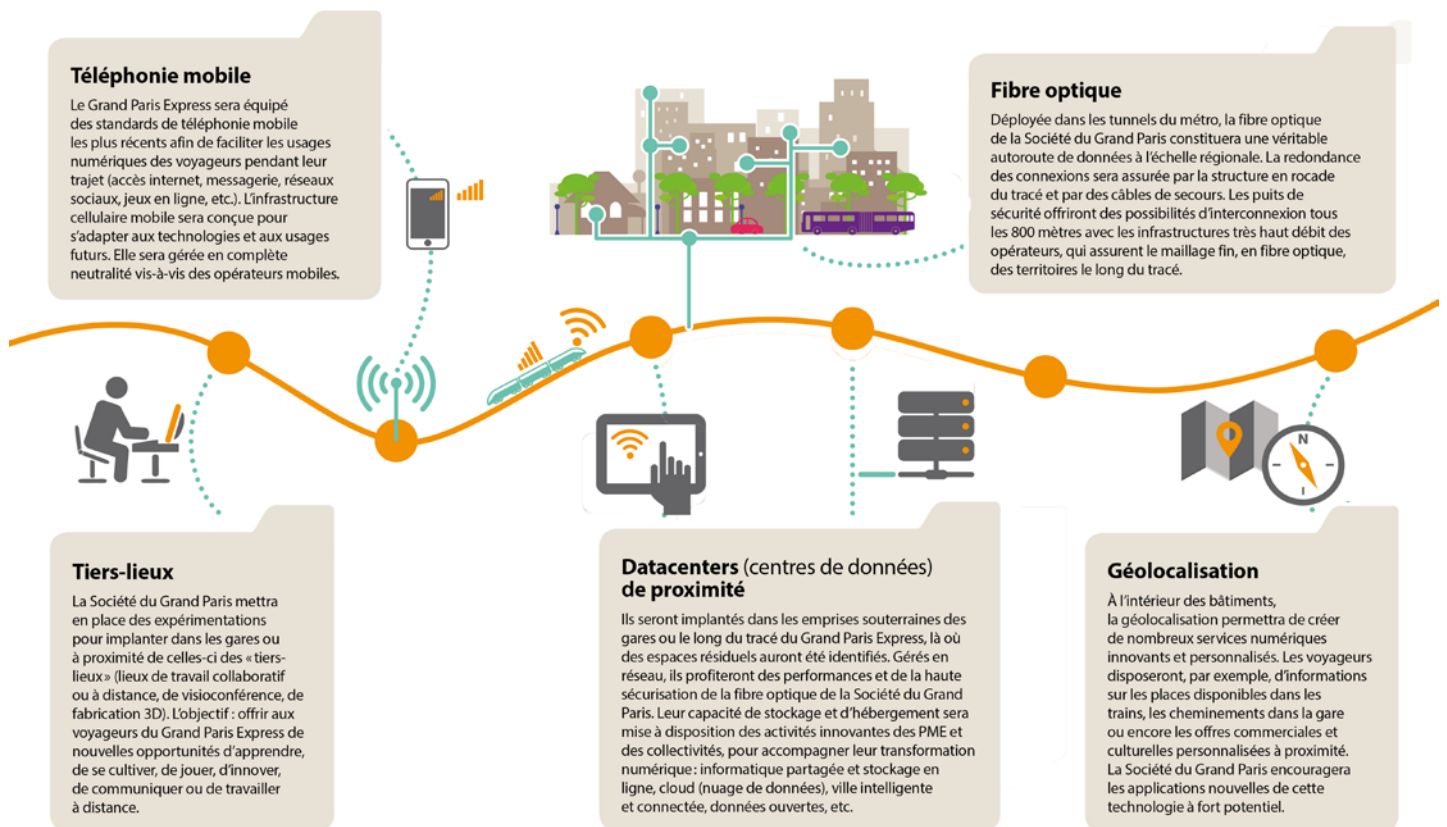


- ▶ définition d'une politique d'ouverture systématique des données produites ou recueillies par la SGP (open data) en vue d'une publication des premiers jeux de données début 2015 (données d'étude et de modélisation du trafic voyageurs);
- ▶ préparation d'une vaste concertation territoriale qui devrait être lancée début 2015 pour élaborer avec les acteurs locaux de l'innovation – collectivités, start-up, universités, etc. – les modalités d'un programme de soutien au développement et à l'expérimentation de services et de contenus numériques innovants dédiés à la mobilité (programme d'innovation ouverte);
- ▶ lancement de l'étude juridique visant à identifier les montages les plus adaptés à la mise en œuvre du projet numérique et en particulier à l'exploitation et à la commercialisation des réseaux très haut débit au cours des prochaines décennies;
- ▶ mise en place d'un groupe de travail technique sur le numérique au sein du Comité stratégique.

Au cours du comité interministériel du 13 juin 2014 sur le Grand Paris, le Premier ministre a également pris acte de l'impact de ce projet sur la dynamique de développement, de compétitivité et d'innovation de l'Île-de-France.



## UN RÉSEAU ACCÉLÉRATEUR DE DONNÉES ET D'ÉCHANGES



## LE PROJET CULTUREL DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Les équipes de la Société du Grand Paris ont engagé, en 2013, une réflexion de fond sur la place de la culture comme partie pleine et entière du projet de métro du Grand Paris. Cette réflexion vise à construire un projet culturel au service du Grand Paris Express. Des premiers travaux ont permis de définir l'ambition, les objectifs et les moyens de mise en œuvre d'un programme d'actions culturelles pour accompagner la construction du grand réseau.

Ces travaux ont été présentés au Comité stratégique lors de la séance plénière du 10 juillet 2014 par François Barré, rapporteur du groupe de travail sur les actions culturelles, mis en place par la SGP. Cette démarche a recueilli un avis très favorable des élus. Elle a ensuite été présentée en septembre 2014 aux acteurs culturels du Grand Paris à la Bibliothèque nationale de France et donne lieu aujourd'hui à une consultation visant à recruter une équipe de direction artistique et culturelle pour mettre en œuvre le projet.

## DES ACTIONS CULTURELLES AU SERVICE DU GRAND PARIS EXPRESS

Les réseaux de transport se font, depuis plus d'un siècle, l'écho de la place de l'art et de la culture dans l'espace public. C'est sur cet héritage que se construit aujourd'hui un projet culturel pour le futur métro du Grand Paris. Ce grand réseau est le premier acte concret de la construction métropolitaine : ses gares seront les nouvelles portes du Grand Paris. À travers son dessin, s'impose le sentiment d'un changement concret et d'une identité émergente conjuguant un enracinement local et une communauté globale. Ces enjeux sont le fondement d'une approche culturelle et artistique innovante du futur métro, fondée sur une attention particulière aux usages, habitants et territoires traversés.

Dans ce cadre, tous les éléments constitutifs du métro du Grand Paris seront porteurs d'une dimension de culture, d'urbanité et générateurs de créations artistiques. Des actions culturelles, plurielles et multiformes, donneront à vivre et à voir l'ensemble du projet, de ses espaces et de ses temporalités. Pensées dans un processus évolutif, elles accompagneront sa naissance, sa conception et sa réalisation et participeront, ensuite, à la vie du réseau. Pérennes, éphémères ou encore évolutives, elles mobiliseront un large éventail de disciplines artistiques, pour mettre en valeur et susciter l'expression de toutes les cultures du Grand Paris.

« Ces actions seront conduites dans une démarche ouverte et partenariale, pour construire le projet avec tous les acteurs de la métropole, ses voyageurs, ses habitants et ses associations. Elles permettront la prise en compte des propositions et des initiatives venues des usagers, se conjuguant avec l'intervention des artistes et la mise en œuvre d'une politique de commandes. Elles exprimeront la double identité du réseau du Grand Paris Express : l'identité spécifique de chaque gare porteuse d'une histoire et d'un patrimoine local et l'identité d'appartenance à un cadre global, le réseau dans son ensemble. » Philippe Yvin, président du directoire de la SGP.

## QUATRE ACTIONS PHARES

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



## LA SÉCURITÉ DANS LE RÉSEAU « GRAND PARIS EXPRESS »

La sécurité du réseau est au cœur des préoccupations de la Société du Grand Paris. Aussi, la démarche Sécurité civile et publique de la SGP a été présentée en réunion commune des trois groupes du 11 avril puis en réunion plénière de juillet.

Les fondements de cette démarche reposent sur l'organisation efficiente mise en place au sein de la SGP et l'appui des bureaux d'ingénierie, une réglementation identifiée à appliquer, une relation régulière avec les services de l'État conformément aux orientations du Comité de pilotage de la sécurité du Grand Paris initié par le préfet de région Île-de-France et le préfet de police (notamment par la mise en place de deux comités techniques consultatifs de Sécurité civile et publique), une coordination avec le STIF et un référentiel formalisé et clair du projet définissant des orientations pour la conception et la réalisation de chaque tronçon.

La sécurité du Grand Paris Express est abordée sous les trois angles décrits ci-après :

### ► la sécurité du système de transport public guidé

Conformément à la réglementation (par exemple les décrets n° 2003-425 du 9 mai 2003 et n° 2008-1307 relatifs à la Sécurité des Transports Publics Guidés), il s'agit de démontrer l'aptitude du système de transport à prévenir un niveau acceptable de risques d'accident susceptible d'occasionner des dommages corporels ou matériels. Cette démonstration est réalisée tout au long de la vie du projet et se traduit principalement par la production de trois dossiers de sécurité soumis à l'avis du préfet. Ainsi, le Dossier de Définition de Sécurité (DDS) du réseau Grand Paris Express qui présente les principales caractéristiques techniques et fonctionnelles du projet et la liste des accidents et dangers de toute nature pouvant l'affecter, a été produit en 2012 et a reçu l'avis favorable du préfet. La prochaine étape consiste à produire le Dossier Préliminaire de Sécurité (DPS) du tronçon L15 sud qui présente à partir d'une analyse des risques résultant des options de conception des divers éléments constitutifs du système de transport, que les dispositions fonctionnelles, techniques, d'exploitation et de maintenance prévues pour le projet ainsi que le programme prévu d'essais et de tests, permettent d'atteindre les objectifs de sécurité ;

### ► la sécurité civile des gares

Conformément à la réglementation des établissements recevant du public (ERP) et notamment à la réglementation spécifique aux gares, il s'agit de prévenir et de traiter les risques d'incendie et de panique dans les gares. La démonstration de conformité réglementaire doit en être faite par la SGP dans les dossiers de demande de permis de construire de chaque gare qui sont instruits par les services de l'État.

Pour cela, la SGP a d'abord établi un schéma directeur des sécurités de la gare qui définit les principes à respecter lors de la conception des gares par les maîtres d'œuvre.

Grâce au partenariat avec les services de l'État, certains principes de sécurité ont fait l'objet, en 2013, d'un travail approfondi par le comité technique consultatif sécurité civile : c'est le cas, par exemple, de l'évacuation des gares profondes et de la mise en sécurité des personnes en situation de handicap ;

### ► la sécurité publique du réseau

Cette démarche consiste à prévenir, par des mesures adaptées et déterminées lors de la conception, le passage à l'acte délinquant afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens. La SGP a établi des documents prescriptifs qui définissent les principes des mesures de prévention à respecter par les maîtres d'œuvre pour la conception des gares, sites de maintenance, des trains ainsi que pour les ouvrages particuliers.

Pour les gares recevant un flux important de voyageurs, la conformité à la réglementation nécessite l'établissement d'une étude de sûreté et sécurité publique, partie prenante du dossier de demande de permis de construire.

De façon volontaire, la SGP a étendu ces études à l'ensemble des gares et aux sites de maintenance. La phase de travaux pour la construction des ouvrages a aussi fait l'objet de cette démarche de sécurité publique.

## > COMMUNES

Maires et  
représentants

► ALFORTVILLE  
Luc Carvounas

► ANTONY  
Jean-Yves Senant

► ARCUEIL  
Daniel Breuiller  
*Nadiras Olivier*

► ARNOUVILLE  
Luc Carvounas

► ASNIÈRES-SUR-SEINE  
Manuel Aeschlimann

► AUBERVILLIERS  
Pascal Beaudet

► AULNAY-SOUS-BOIS  
Bruno Beschizza  
*Jacques Chaussat*

► BAGNEUX  
Marie-Hélène Amiable

► BAGNOLET  
Tony Di Martino

► BLANC-MESNIL  
Thierry Meignan

► BOBIGNY  
Stephane De Paoli  
*Christian Bartholme*

► BOIS-COLOMBES  
Yves Revillon

► BOUQUEVAL  
Francis Mallard

► BONDY  
Sylvie Thomassin

► BONNEUIL-EN-FRANCE

► BOULOGNE-  
BILLANCOURT  
Pierre-Christophe Baguet  
*Bertrand-Pierre Galey*

► BRY-SUR-MARNE  
Jean-Pierre Spilbauer

► CACHAN  
Jean-Yves Le Bouillonnet

► CESSON  
Olivier Chaplet

► CHAMPIGNY-SUR-  
MARNE  
Dominique Adenet  
*Christian Fautre*

► CHAMPS-SUR-MARNE  
Maud Tallet

► CHATEAUFORT  
Patrice Pannetier

► CHATILLON  
Jean-Pierre Schosteck  
*Jackie Boulay*

► CHAVILLE  
Jean-Jacques Guillet  
*Christophe  
Tampon-Lajarriette*

► CHELLES  
Brice Rabaste

► CHEVILLY-LARUE  
Stéphane Daumin

► CLAMART  
Jean-Didier Berger  
*Serge Kehyayan*

► CLICHY  
Gilles Catoire

► CLICHY-SOUS-BOIS  
Olivier Klein

► COLOMBES  
Nicole Goueta

► COMBS-LA-VILLE  
Guy Geoffroy

► COURBEVOIE  
Jacques Kossowski  
*Eric Cesari*

► CRÉTEIL  
Laurent Cathala

► DRANCY  
Jean-Christophe Lagarde

► DUGNY  
André Veyssiere

► ÉPINAY-SUR-SEINE  
Hervé Chevreau  
*Farid Benyahia*

► FRESNES  
Jean-Jacques Bridey

► GARCHES  
Jacques Gautier

► GARGES-LES-GONESSE  
Maurice Lefevre

► GENNEVILLIERS  
Patrice Leclerc

► GENTILLY  
Patrice Tordjman

► GIF-SUR-YVETTE  
Michel Bournat

► GONESSE  
Jean-Pierre Blazy

► GOURNAY-SUR-MARNE  
Eric Schlegel

► GOUSSAINVILLE  
Alain Louis  
*Badr Slassi*

► GUYANCOURT  
François Deline

► ISSY-LES-MOULINEAUX  
André Santini  
*Philippe Knusmann*

► JOINVILLE  
Olivier Dosne

► LE KREMLIN-BICÊTRE  
Jean-Luc Laurent

► LA COURNEUVE  
Gilles Poux

► LA GARENNE-COLOMBES  
Philippe Juvin  
*Jean-Pierre Hervo*

► LE BOURGET  
Vincent Capo-Canelas

► LE MESNIL-AMELOT  
Alain Aubry

► LE PRÉ-SAINT-GERVAIS  
Gérard Cosme  
*Mathias Ott*

► LE THILLAY  
Georges Delhalt  
*Fabio Lunazzi*

► LES LILAS  
Daniel Guiraud

► L'HAY-LES-ROSES  
Vincent Jeanbrun

► LIEUSAIN  
Michel Bisson

► L'ÎLE-SAINT-DENIS  
Michel Bourgain  
*Véronique Dubarry*

► LIVRY-GARGAN  
Pierre-Yves Martin

► MAGNY-LES-HAMEAUX  
Bertrand Houillon  
*Jacques Tristan*

► MAISONS-ALFORT  
Michel Herbillon

► MALAKOFF  
Catherine Margate

► MARNE-LA-COQUETTE  
Christiane Barody-Weiss

► MASSY  
Vincent Delahaye

► MAUREGARD  
Marion Blancard

► MEUDON  
Hervé Marseille

► MOISSY-CRAMAYEL  
Line Magne

► MONTFERMEIL  
Xavier Lemoine

► MONTREUIL  
Patrice Bessac

► MONTRouGE  
Jean-Loup Metton

► NANDY  
René Rethore

► NANTERRE  
Patrick Jarry

► NEUILLY-SUR-SEINE  
Jean-Christophe Fromantin

► NOISY-LE-GRAND  
Michel Pajon  
*Emmanuel Constant*

► NOISY-LE-SEC  
Laurent Rivoire

► ORLY  
Christine Janodet



## Les membres du Comité stratégique

- ▶ **ORSAY**  
David Ros  
*Frédéric Henriot*
- ▶ **PALAISEAU**  
Grégoire de Lasteyrie
- ▶ **PANTIN**  
Bernard Kern
- ▶ **PARAY-VIEILLE-POSTE**  
Alain Vedere
- ▶ **PARIS**  
Anne Hidalgo
- ▶ **PIERREFITTE-SUR-SEINE**  
Michel Fourcade
- ▶ **PUTEAUX**  
Joelle Ceccaldi Raynaud
- ▶ **RÉAU**  
Alain Auzet
- ▶ **ROISSY-EN-FRANCE**  
André Toulouse
- ▶ **ROMAINVILLE**  
Corinne Valls
- ▶ **RUEIL-MALMAISON**  
Patrick Ollier  
*Monique Bouteille*
- ▶ **RUNGIS**  
Raymond Chaesson
- ▶ **SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS**  
Sylvain Berrios
- ▶ **SAINT-AUBIN**  
Pierre-Alexandre Mouret
- ▶ **SAINT-CLOUD**  
Eric Berdoati
- ▶ **SAINT-DENIS**  
Didier Paillard
- ▶ **SAINT-OUEN**  
William Delanoy
- ▶ **SARCELLES**  
François Pupponi
- ▶ **SAVIGNY-LE-TEMPLE**  
Marine-Line Pichery
- ▶ **SEVRAN**  
Stephane Gatignon

- ▶ **SÈVRES**  
Grégoire de la Rongiere
- ▶ **STAINS**  
Azzédine Taibi
- ▶ **SURESNES**  
Christian Dupuy
- ▶ **THIAIS**  
Richard Dell'agnola
- ▶ **TREMBLAY-EN-FRANCE**  
François Asensi
- ▶ **VANVES**  
Bernard Gauducheau
- ▶ **VAUCRESSON**  
Virginie Michel-Paulsen  
Xavier Deneux
- ▶ **VAUDHERLAND**  
Bruno Regaert
- ▶ **VILLERON**  
Dominique Kulda
- ▶ **VERSAILLES**  
François De Maziere  
*Thierry Voittellier*
- ▶ **VERT-SAINT-DENIS**  
Eric Bareille
- ▶ **VILLE D'AVRAY**  
Denis Badre
- ▶ **VILLEJUIF**  
Franck Le Bohellec
- ▶ **VILLEPINTE**  
Martine Valleton
- ▶ **VILLETANEUSE**  
Carinne Juste
- ▶ **VILLIERS-SUR-MARNE**  
Jacques-Alain Benisti
- ▶ **VILLIERS-LE-BÂCLE**  
Patrice Gilbon
- ▶ **VILLIERS-LE-BEL**  
Jean-Louis Marsac
- ▶ **VITRY-SUR-SEINE**  
Alain Audoubert  
*Michel Lepretre*
- ▶ **WISSOUS**  
Richard Trinquier

### > EPCI

*Président et  
représentant  
(désigné par délibération)*

- ▶ **CA VERSAILLES GRAND PARC**  
François De Maziere
- ▶ **CA MARNE-LA-VALLÉE - VAL-DE-MAUBUÉE**  
Paul Miguel  
*Nicolas Delaunay*
- ▶ **CA MARNE-ET-CHANTEREINE**  
Jean-Pierre Noyelles
- ▶ **CA CLICHY-SOUS-BOIS MONTFERMEIL**  
Olivier Klein  
*Schumacher Alain*
- ▶ **CA TERRE DE FRANCE**  
François Asensi
- ▶ **CA PLAINE COMMUNE**  
Patrick Braouezec
- ▶ **CC DE LA PLAINE DE FRANCE**  
Daniel Haquin
- ▶ **CA DE L'AÉROPORT DU BOURGET**  
Stéphane Salini
- ▶ **CA PLAINE CENTRALE DU VAL-DE-MARNE**  
Laurent Cathala  
*Coirault Jean-Noel*
- ▶ **CA SEINE-AMONT**  
Pierre Gosnat  
*Bourjac Jean-Marc*
- ▶ **CA VAL-DE-BIÈVRE**  
Jean-Jacques Bridey  
*Jacques Daudet*
- ▶ **CA SUD DE SEINE**  
Marie-Hélène Amiable
- ▶ **CC CHÂTILLON-MONTRouGE**  
Jean-Loup Metton
- ▶ **CA GPSO**  
Pierre-Christophe Baguet  
*Hervé Marseille*
- ▶ **CA CŒUR DE SEINE**  
Eric Berdoati
- ▶ **CA MONT-VALÉRIEN**  
Patrick Jarry
- ▶ **CA SEINE-DÉFENSE**  
Eric Cesari  
*Caroline Cornu*
- ▶ **CA LES PORTES DE L'ESSONNE**  
Robin Reda
- ▶ **CA DES HAUTS-DE-BIÈVRES**  
Georges Siffredi
- ▶ **CA DU PLATEAU DE SACLAY**  
Michel Bounat
- ▶ **CA SÉNART**  
Michel Bisson
- ▶ **CA VAL-DE-FRANCE**  
Didier Vaillant
- ▶ **CA EUROPE ESSONNE**  
Vincent Delahaye
- ▶ **CA EST ENSEMBLE**  
Gérard Cosme
- ▶ **CA ROISSY PORTE DE FRANCE**  
Patrick Renaud  
*André Specq*
- ▶ **CA DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES**  
Michel Laugier

## > ASSEMBLÉE NATIONALE

Représentant désigné

- Sebastien Pietrasanta
- Pascal Popelin

## > SÉNAT

- Jean-Pierre Caffet
- Michel Berson

## > CMA/CCI

Président  
Représentant  
(désigné par délibération)

- ▶ CMA D'IDF  
Laurent Munerot

- ▶ CCI DE L'ESSONNE (TERRITORIALE)  
Philippe Lavielle  
Thomas Chaudron

- ▶ CCI DE YVELINES  
Gérard Bachelier  
François Bellini

- ▶ CCI HAUTS-DE-SEINE  
Jean-Yves Durance  
Alain Buat

- ▶ CCI SEINE-SAINT-DENIS  
Gérard Lissorgues

- ▶ CCI PARIS  
Philippe Solignac

- ▶ CCI VAL D'OISE  
Frédéric Verhnes

- ▶ CCI VAL-DE-MARNE  
Gérard Delmas

- ▶ CCI DE SEINE-ET-MARNE (TERRITORIALE)  
Jean Robert Jacquemard

- ▶ CCI DE PARIS - IDF  
Pierre-Antoine Gailly

## > CESE

Représentant (désigné par délibération)

- ▶ ORGANISATIONS SYNDICALES  
Bernard Lachaux  
Camille Montuel  
Jean-François Le Jeune

- ▶ ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES  
Michel Senechal  
Eric Berger  
Philippe Solignac

## > MEMBRES HONORAIRES

- Jean-Pierre Hubert
- Jean-Pierre Fourcade

## > PARIS MÉTROPOLE

- Daniel Guiraud
- Philippe Laurent

## > COMITÉ DES FINANCES LOCALES

- Représentant désigné  
Gilles Carrez

## > AMIF

- Michel Teulet

## > MEMBRES DE DROIT

- Le Président du Conseil de surveillance de la SGP
- Le Président du Directoire de la SGP
- Le Préfet de la Région Île-de-France, entendu à sa demande





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

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)